VŠB-Technická univerzita Ostrava

Fakulta stavební

Katedra architektury

Městský blok, Moravská Ostrava

Town block, Moravská Ostrava

Student: Bc. Filip Slivka

Vedoucí diplomové práce: Ing. Arch. Aleš Student

Diplomová práce

Ostrava 2018

VŠB-Technická univerzita Ostrava

Fakulta stavební

Katedra architektury

Městský blok, Moravská Ostrava

Town block, Moravská Ostrava

Student: Bc. Filip Slivka

Vedoucí diplomové práce: Ing. Arch. Aleš Student

Teoretická část

Ostrava 2018

Úvod 2
Teoretická východiska 2
Cíl práce a pracovní hypotézy 2
Použité vědecké metody zkoumání 2
SWOT analýza 3
Lokalizace Ostravy 3
Městská infrastruktura a doprava 5
Dopravní infrastruktura 6
Technická infrastruktura 6
Hromadná doprava Ostrava 7
Lokální tratě a projekt Vlakotramvaje 7
Podzemní urbanismus 8
Kolektory 8
Podchody pro chodce 8
Podzemní garáže 8
Stará důlní díla 8
Historická podzemí 8
Moderní podzemní urbanismus 9
Ražené kolektory Ostrava 9
Kolektor Poděbradova 9
Kolektor Centrum 9
Historický vývoj Moravské Ostravy 10
Bydlení 13
Co to je bydlení? 13
Trendy a predikce 13
Definice a formy bydlení 13
Hustoty osídlení 13
Hromadné a bariérní bydlení 13
Typologie 14
Historie bydlení 16
Panelák 17
Vylidňování měst 18
Statistické tabulky 19
Veřejný městský prostor 20
Lokalita 21
Sídliště Fifejdy III 21
Zeleň 21
Vývoj 22
Urbanistická část a rozbory 24
Použité zdroje 63
Seznam příloh 65

Zkoumaným problémem diplomové práce je vliv liniových staveb na strukturu města a faktory eliminující tvorbu bariér.
Tento problém vytváří často nepropustné hradby a odděluje části města od sebe, vytváří prázdná území. Má značný vliv na dopravní, městské infrastruktury a s tím související bydlení a vylidňování měst. Odráží se v něm i možnost zvýšení hustoty zastavěnosti měst pomocí málo používané typologické zásady navrhování. S tímto problémem úzce souvisí i řešení problému rezidentního bydlení a městské struktury, které jsou podstatnou částí pro vnitřní rozvoj měst a jejich oživení.
Problém je řešen v rámci akupunktury srůstání města rozděleného bariérami s využitím kladů těchto bariér jako možnosti propojení městské hromadné dopravy s železniční. Jedná se o prostředí na křížení důležitých dopravních tepen, tak i oblasti brownfieldů a přestavbových území v blízkosti jádra města.
Řešení tohoto problému je určeno především pro města, kterými procházejí hlavní liniové stavby a rozdělují je na separované oblasti. Má velký vliv na stálé (rezidentní) obyvatele, pracující a návštěvníky, kteří jsou součástí města.
Dočasným reprezentantem je okolí centra Ostravy, přesněji Moravské Ostravy a Přívozu. V místě vedení dvou liniových staveb vytvářející „hradební okruh“ kolem sídlišť a centra města.

Teoretická východiska

Historický vývoj Moravské Ostravy – dějiny a urbanismus

Vývoj komunitního bydlení

Typologie bydlení

Vylidňování měst - vývoj a struktura městských vnitřních a vnějších zón

Veřejný městský prostor – konverze areálů brownfieldů pro volnočasové aktivity

Městská infrastruktura a doprava – Predikce dopravy a přínosy podzemního urbanismu pro současná města

Cíl práce a pracovní hypotézy

Cíle:

Propojení sídliště Fifejdy a Šalamouna s centrem Ostravy a sídlištěm (princip homogenizace).

Vytvoření bezpečných propojení Moravské Ostravy přes liniové stavby.

Definovat novou vstupní bránu do centra města Ostravy.

Vytvoření zeleného okruhu.

Propojení železniční dopravy (tramvajové a železniční), vytvoření železničního a dopravního okruhu.

Zvýšení hustoty města – pomocí městských domů.

Premisy, východiska:

Současný stav městského prostoru, nové poloveřejné prostory, úpadek veřejného prostoru.

Automobilizace a rozšiřování parkovacích ploch, autonomní doprava.

Přístup obyvatel ke svému okolí.

Trend vylidňování měst.

Statistika migrace obyvatel v rámci kraje.

Různorodost bytového fondu Moravské Ostravy.

Specifická železniční doprava, nová dopravní propojení

Pracovní hypotézy:

Vytvořením spojení nad a pod liniovými stavbami v docházkové vzdálenosti se zjednoduší pěší a cyklistická doprava.

Propojením železniční dopravy s městskou hromadnou dopravou se vytvoří síť s lepší možností kombinované dopravy.

Výstavba záchytných parkovišť sníží množství aut v centru města a zvýší počet cestujících v městské hromadné dopravě.

Doplněním původní blokové struktury dojde ke zvýšení počtu rezidentů a městského charakteru.

Konverzí přestavbových území a brownfieldů na občanskou vybavenost se zvýší počet pracovních příležitostí a kulturních akcí v lokalitě.

Použité vědecké metody zkoumání

Pro vypracování práce byla použita analýza a syntéza, které patří mezi základní a nejčastěji užívané vědecké metody.

„Analýza se zabývá postupným rozpoznáváním a vydělováním nedůležitého proniká k podstatám. Syntéza je proti analýze proces doplňující. Pomocí syntézy nalézáme vztahy nějakého jevu k jiným jevům, zařazujeme jev, nebo proces do většího celku a objasňujeme vztahy a mechanismus funkcí u tohoto jevu.“ [1]

Systémová analýza:

Definování problému:

Liniové stavby ve městě, vliv dopravy na život ve městě, vylidňování města.

Výzkum a analýza přidružených systémů:

Analyzování města na dvou úrovních, zaměření na další problémy podmiňující hlavní problémy (dopravní a železniční okruh, udržitelný rozvoj města, rezidentní bydlení ve městě).

Určení metody řešení problému:

Z analýz jednoznačně vyplynou důvody problémů a jejich řešení, opatření a prevence (nízká hustota zastavěnosti, osídlení, prázdné areály, stavební rezervy, hluk).

Zavedení nové konstrukce:

Určitá opatření a prevence pro jejich odstranění – zahuštění oblasti a polyfunkčnost areálů (návrh městských domů, bydlení, práce, parkování, zábava).

Hrozba:

Nepřesné definování příčin problémů a jejich chybné řešení, které situaci nezmění, nebo ji mohou ještě zhoršit a vytvořit již nevratný problém. Špatná predikce ve vývoji dopravy, velká nabídka prostor a malá poptávka, neekonomičnost zástavby.

Práce je řešena převážně objektivním pohledem na danou problematiku města, který je založen na volně dostupných informacích. Podkladní materiál byl zpracován převážně objektivním zkoumáním a analyzováním zadaného tématu. Na podkladu vypracovaných výstupů může být vyvozen závěr ve smyslu navrženého řešení s ohledem na předpokládaný vývojový horizont 30ti let, také i obraz města, jeho kvalita a atraktivita.

[1] Analýza a syntéza. [online]. - [cit. 2017-12-01]. Dostupné z: http://nb.vse.cz/kfil/win/atlas1/analyza.htm

SWOT analýzou bylo zjištěno o zkoumané lokalitě, že díky její strategické poloze při vstupu do centra města, je zde mnohem vyšší pravděpodobnost pro srůst původní Moravské Ostravy, než se na první pohled mohlo zdát.

Nespornou výhodou lokality je i její bohatá historie. Původně se zde nacházely jen louky a rybníky, poté doly a dnes brownfieldy. Lokalita je výborně dopravně napojena na dopravní infrastrukturu a nachází se v blízkosti základní i regionální občanské vybavenosti.

Lokalita obsahuje velké množství prázdných nebo nevyužívaných ploch pro potencionální rozvoj města směrem k sídlišti Šalamouna a Fifejdy. Tím se může zlepšit komunita zdejších rezidentních struktur a posílit sociální kontrola z řad rezidentů.

Tato lokalita má i stinné stránky. Jejím největším problémem je zatížení liniovou dopravou, jak železniční, tak silniční. Ty nejenom vyvolávají hluk, ale i vibrace. V této lokalitě není sice tak hustá doprava, ale bohužel návrhové rychlosti liniové komunikace jsou velké. Tento problém se dá řešit několika způsoby. Od zanoření komunikace pod zem, přes estakádu až po snížení rychlosti.

Velkou hrozbou pro danou lokalitu je rozšíření osobní automobilové dopravy a preference nákladní automobilové dopravy. Ty by z části zhoršily zdejší hlukovou hladinu. Další potencionální problém představuje možnost obnovení průmyslových areálů v této lokalitě, tato hrozba je sice nízká, ale stále možná.

Na základě SWOT analýzy bylo přikročeno k patřičným rozborům, které jsou součástí přílohy Urbanismus a rozbory. V nich je brán zřetel na dané problémy ve SWOT analýze.

Ostrava známá jako „ocelové srdce“ republiky je krajské, statutární město nacházející se na soutoku řek Odry, Ostravice, Opavy a Lučiny na severovýchodě České republiky v Moravskoslezském kraji na hranici dvou historických zemí Moravy a Českého Slezska. Počtem obyvatel, ale i rozlohou patří mezi 3. největší město v České republice. Počet obyvatel činí přibližně 292 tisíc a rozloha 214 km^2. Ostravská aglomerace se svým téměř milionem obyvatel patří k druhé největší v České republice hned po té pražské.

Ostrava prošla výraznou změnou od roku 1989, neboť zde došlo k útlumu těžby černého uhlí. V roce 1994 byla těžba na území města ukončena. Nastala doba restrukturalizace průmyslu a tím i potřeba nové náplně důlních objektů a objektů těžkého průmyslu. Zdařilou obnovou prochází areál Dolní oblasti Vítkovic, i když pozbývá postupem času svého genia loci.

V Ostravě se nachází celkem bohaté kulturní vyžití, sídlí zde řada divadel včele s Národním divadlem Moravskoslezským, galerií a kulturních domů. Během roku se ve města konají významné festivaly, za zmínku stojí hudební festival Colours of Ostrava, festivaly vážné hudby Janáčkův máj a Svatováclavský hudební festival, Shakespearovské slavnosti. Ostrava pořádá i světově známy atletický závod Zlatá tretra. Ve městě sídlí dvě státní vysoké školy a to Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava a Ostravská univerzita, dále je zde řada soukromých vysokých škol a také Ostravská konzervatoř.

Ostrava díky umístění v Moravské bráně spadá teplé klimatické oblasti s průměrnou nadmořskou výškou 210 m n. m. Odlišností Ostravy oproti jiným oblastem díky vysoké koncentraci průmyslu a zástavby vytváří specifické podmínky Ostravské pánve. Což se projevuje na klimatu průměrné roční teplotě 10,2 °C.

Obrázek 1 Ostravský znak a vlajka

Obrázek 2 Moravská Ostrava II

Obrázek 3 Lokalizace Moravské Ostravy

Problematika městské infrastruktury, která je pro chod města nutná, nepatří mezi triviální záležitosti. Může se díky své finanční nákladnosti promítnout do navrhované podoby městských bloků a proluk. V podstatě vše, co se nachází v podzemí, může způsobit problém při výstavbě, pokud se již při realizaci produktovodů nepočítalo s možností budoucí zástavby. Ale nejedná se jen o vedení v zemi. Další determinanty pro návrh představují vedení hromadné dopravy a elektrické energie, které má své ochranné pásmo a je dosti problematické s ním hnout. Doprava je kapitola sama o sobě, především železnice a dálnice tvoří téměř nepropustné bariéry v centrálních částech měst.

Důležitou myšlenkou, která vyplývá z rešerší, je, že doprava již nebude taková, jak ji známe, s rozvojem nových technologií, pohonných hmot, motorů, tlumičů a dalších. Během třiceti let nastane posun k lepšímu - aut sice nebude méně, jak tvrdí někteří vědci, ale odbourá se prašnost, hluk a vibrace, které auta doprovázejí již přes století. Z tohoto důvodu nebude potřeba tak separovat dopravu od bydlení a navíc, pokud dojde alespoň k částečnému uplatnění autonomní dopravy, odpadnou problémy s nedostatkem parkovacích míst a částečně i přetížeností současných silničních komunikací.

Například velkým problémem amerických měst jsou železniční tratě, pobřeží, univerzitní areály, dálnice, velká parkoviště a rozsáhlé parky, které svědčí o dohasínajícím nebo upadajícím prostředí. Lidé takovéto monofunkce nepoutají a raději se jim vyhýbají, pokud mohou. Důležitým prostředkem k jejich nápravě je otevřenost areálů a promísení funkcí, které může obohatit okolí a znovu obnovit život, který dohasíná. Zahušťování není lékem na problém s umírajícími částmi měst, ale podle Jane Jacobs v první řadě bezpečnost na chodníku, která je primární složkou bezpečí a z ní se vyvozují další. Autorka v knize uvádí i srovnání s dopravou ve městech na konci 19. století a 50. letech 20. století v Americe. Kde lidé byli kdysi utlačováni koňskými povozy a jejich neduhy, dnes se nic nezměnilo - jen místo koně jednoho máme 250 koní pod kapotou. Zdůrazňuje se zde, že města se nestaví pro auta, ale pro lidi. Což je velký problém, dnes si život bez aut umí většina z nás jen těžko představit. V Americe je a byl problém s veřejnou dopravou, kterou vytlačila automobilová lobby až k samotnému zániku.

Vývoj automobilové dopravy se ubírá směrem autonomních a automatizovaných vozidel, známé také pod názvy self-driving cars, driverless cars nebo robocars, (vozidla bez řidiče). S těmito pojmy úzce souvisí i společnost Google, jenž se angažuje ve vývoji technologie. Pozadu nezůstávají ani automobilky (BMW, Toyota, VW, Tesla, Mercedes Benz, Audi, Volvo a další). Pro tato vozidla se využívají celé řady senzorů ke snímání prostředí kolem vozidla v reálném čase a zpracování těchto informací ke generování pokynů pro řízení vozidla. Technologie si kráčí ku předu, ale legislativa a právní předpisy jsou teprve na začátku. Důležitým aspektem autonomních vozidel je jejich bezpečnost v provozu, nižší spotřeba paliva a parkování mimo hlavní obytné zóny. Do jisté míry mohou nahradit i veřejnou dopravu. Ale především připraví o práci několik milionů lidí jak v automobilkách, tak řidičů z povolání. Například v Německu běží pilotní projekt, kdy kamionová doprava jezdí bez řidiče v odstavném pruhu. Také se zvýší počet spolu sdílení aut. Dalším aspektem bude snížení dárců orgánů a nižší výdaje na léčbu obětí nehod.

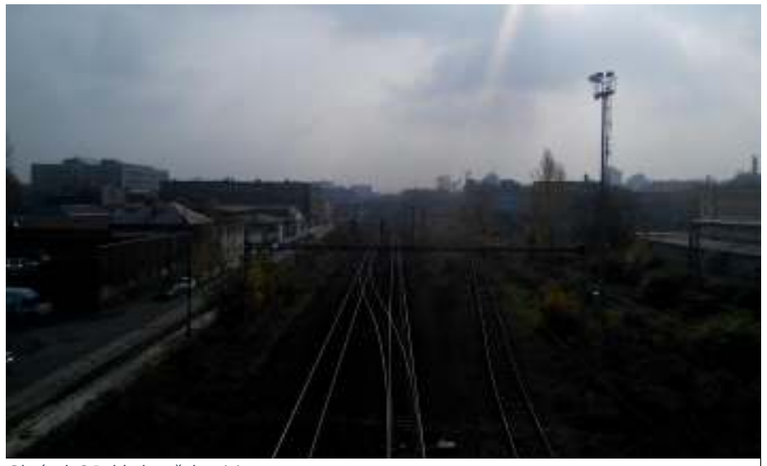
Své místo v osobní dopravě pomalu získávají i noví pomocníci člověka, drony. V Las Vegas byl představen první autonomní dron s lidskou posádkou. „Už tedy nejde o dopravu jen pozemní, ale i leteckou. Do tohoto dronu si občan sedl, zmáčknul tlačítko, kam se chce dostat, dron se sám vznesl, a také přistál v cíli,“[2] přiblížil nikoli vzdálenou podobu osobní dopravy Miroslav Svítek.

S příchodem nových technologií a motorů se krátí i budoucnost aut na benzin a naftu. K tomuto kroku je potřeba vybudovat síť nabíjecích stanic, které spolykají velké finance. Nejvíce nakročeno má k úplnému zákazu prodeje těchto vozidel Norsko s výhledovým rokem 2025, neboť většina zdrojů elektrické energie této země pochází z vodních elektráren. Ve Francii a Británii se počítá s rokem 2040. *„Například německý Daimler vynaložil tři miliardy eur (78 miliard korun) na vývoj nového nízkoemisního dieselového motoru, který je již v některých sedanech třídy E. Současně dává* deset mil*iard eur (260 miliard korun) do vývoje vozů s elektrickým motorem a do technologie autonomního řízení.„*[3]

Rozvoj železnice a následně cest, dálnic a letecké dopravy přináší nové možnosti, zkracuje vzdálenosti a šetří to nejcennější, co máme - čas, ale má to až takové opodstatnění? Zastávám názor, že sice dnes jsme schopni překonávat různé bariéry a vzdálenosti, ale většinou na úkor vlastní psychické pohody a rovnováhy.

Revitalizace drážních areálů se řídí podle potřeb prostředí, ve kterém se tyto brownfieldy vyskytují. Mohou vznikat netradiční formy bydlení, které ve větší míře zachrání drážní objekty a vnesou do nich nový život. Nevýhodou těchto areálů bývá vyšší hladina hluku od projíždějících vlaků. Rozsáhlejší areály, nebo komplexy budov často slouží po konverzi pro účely kulturních institucí. Takovéto přístupy ke konverzi jsou hojně využívané v Německu a Rakousku, kde vznikl fenomén jménem Kulturbahnhof. Za oceánem se především uplatňují konverze pro komerční účely.

Problematika městské infrastruktury, která je pro chod města nutná, nepatří mezi triviální záležitosti. Může se díky své finanční nákladnosti promítnout do navrhované podoby městských bloků a proluk. V podstatě vše, co se nachází v podzemí, může způsobit



Obrázek 6 Pohled na železnici

Obrázek 7 Nadchod přes železnici

Obrázek 8 Pohled na ulici Místeckou

[2] Doprava budoucnosti? Auta, která komunikují mezi sebou i autonomní vozidla. In: Rozhlas [online]. Praha: -, 2016, 9. března 2016 [cit. 2017-12-08]. Dostupné z: http://www.rozhlas.cz/leonardo/dnes/_zprava/doprava-budoucnosti-auta-ktera-komunikuji-mezi-sebou-i-autonomni-vozidla--1592077

[3] Budoucnost aut na benzin a naftu se krátí. Vlády navrhují rok 2025 jako konec jejich výroby. In: *Radiož*urnal [online]. Praha: -, 2017, 22. srpna 2017 [cit. 2017-12-08]. Dostupné z: http://www.rozhlas.cz/radiozurnal/zajimavosti/_zprava/budoucnost-aut-na-benzin-a-naftu-se-krati-vlady-navrhuji-rok-2025-jako-konec-jejich-vyroby--1749481

problém při výstavbě, pokud se již při realizaci produktovodů nepočítalo s možností budoucí zástavby. Ale nejedná se jen o vedení v zemi. Další determinanty pro návrh představují vedení hromadné dopravy a elektrické energie, které má své ochranné pásmo a je dosti problematické s ním hnout.

Doprava je kapitola sama o sobě, především železnice a dálnice tvoří téměř nepropustné bariéry v centrálních částech měst.

Dopravní infrastruktura

Ostrava se rozkládá v Moravské bráně přesněji Ostravské pánvi, která vytvořila svou morfologií ideální předpoklady pro vedení dálnic, vysokorychlostních tratí, průplavu, dálkových cyklistických tras evropského významu a mezinárodního letiště. Dopravní význam Ostravy je dán i blízkostí hranic s Polskem a Slovenskem, ale také i jeho polohou na větvi B VI. multimodálního dopravního koridoru sestávajícího z železničního a silničního spojení. Dálnice D1 je součástí transevropské magistrály zajišťující propojení severu Evropy přes střední Evropu na jih. Na polském území dálnice D1 navazuje na dálnici A1, kterou v oblasti Katowic kříží dálnice A4, zajišťující vazby východ - západ. Dálniční trasy D1, A1 a A4 tak společně vytváří "dálniční kříž" regionu Horního Slezska. Napojení Ostravy na okolní aglomerace zabezpečuje dálnice D56 a síť silnic I. třídy. Hromadná doprava osob je z největší části zajišťována Dopravním podnikem města Ostravy, který zajišťuje tramvajové, trolejbusové a autobusové linky. Páteř železniční dopravy na území Ostravy tvoří celostátní koridorová trať 270, jež byla zařazena do evropského železničního systému na území ČR a další dvě celostátní železniční tratě 321 a 323. Letecká doprava je zajištěna mezinárodním letištěm Leoše Janáčka Ostrava v Mošnově, poskytující vnitrostátní a mezinárodní přepravu. Záměr napojení města na mezinárodní síť vodní dopravy je představován územní rezervou pro průplavní spojení Dunaj-Odra-Labe, se kterým se díky nepříliš velké návratnosti už reálně nepočítá.

Hluk z dopravy

Lékařské studie dokazují nepříznivý vliv hluku na lidské zdraví. V důsledku hlukové zátěže organizmu dochází k takovým obtížím, jako je např. zvýšení krevního tlaku, stažení periferních cév, zvýšení hladiny adrenalinu nebo ztrátám hořčíku. Dlouhodobé vystavení nadměrnému hluku způsobuje hypertenzi a zvyšuje riziko infarktu. Výzkumy prokázaly, že výskyt civilizačních chorob přímo úměrně vzrůstá s hlučností daného prostředí.

Obytná území v Ostravě jsou zatížena především hlukem ze silniční dopravy. Železniční tratě jsou situovány převážně v dostatečném odstupu od obytných zón – proto ovlivnění hlukem ze železniční dopravy je podstatně nižší.

Technická infrastruktura

Voda a kanalizace

Území statutárního města Ostravy je zásobováno pitnou vodou ze 40% z podzemních zdrojů a z 60% ze zdrojů Ostravského oblastního vodovodu. Hlavní zdroje pro Ostravský oblastní vodovod tvoří Vodárenské nádrže Šance, Morávka,Kružberk a Slezská Harta. Zdroje průmyslové vody jsou řeky Odra, Ostravice, Opava a vodní nádrž Žermanice. Na území správního obvodu Ostrava se nachází ochranné pásmo přírodních léčivých zdrojů – jodobromových vod. Kanalizace a čištění odpadních vod Území statutárního města Ostravy je odkanalizováno převážně jednotným kanalizačním systémem do Ústřední čistírny odpadních vod v Ostravě Přívoze, kde jsou čištěny splaškové, dešťové i průmyslové odpadní vody. Dva průmyslové závody ArcelorMittal, a.s., a VÍTKOVICE, a.s. provozují vlastní ČOV.

Elektrická energie

Nejvýznamnější elektrárnou, která dodává elektřinu pro území Ostravy, je elektrárna Dětmarovice, která je největší elektrárnou na Moravě. Na území města vyrábí elektřinu elektrárna Třebovice a další energetické zdroje ve výrobních komplexech (Vítkovice, ArcelorMittal Ostrava). Vzhledem k předpokládanému rozvoji energeticky náročných investic na území města Ostravy vzniká potřeba posílení kapacit elektrické energie. Byla vybudována nová trafostanice Kletné 400/110 kV v k.ú. Hladké Životice a jsou rekonstruována vedení 110 kV do Ostravy. Pro umožnění distribuce elektrické energie je nutno vybudovat trafostanice 110/22 kV na Fifejdách, Slezské Ostravě a v Hrušově.

Zásobování plynem

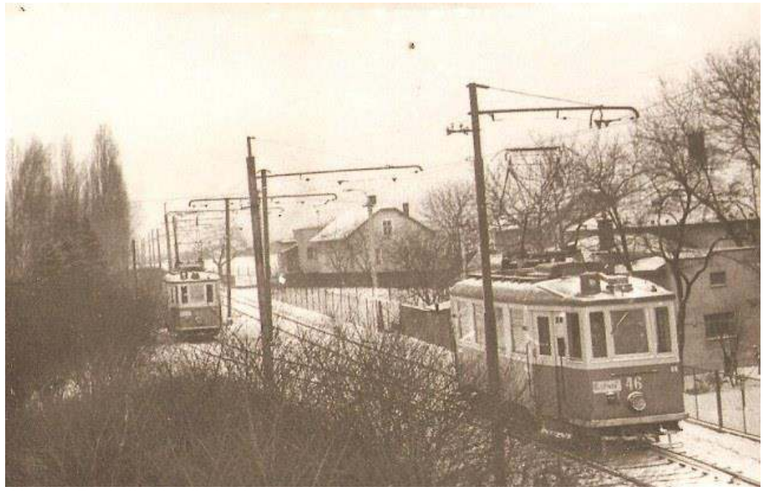
Zásobování plynem je zajištěno z tranzitního plynovodu VTL, PN63 (Štramberk, Děhylov) přes kompresorové a regulační stanice. Pro udržení trvalého rozvoje je nutno dobudovat rozvodnou síť zemního plynu.

Centrální zásobování teplem

Teplárenské zdroje soustavy centrálního zásobování teplem na území města Ostravy jsou Elektrárna Třebovice, Teplárna Přívoz, Výtopna Mariánské Hory (ve studené rezervě), městská plynová kotelna Jižní město, Teplárna Arcelor Mittal Ostrava a ČEZ - Energetické služby, s.r.o. ve Vítkovicích. Pro udržení trvalého rozvoje je nutno podporovat rozvoj centralizovaného zásobování teplem, využívat zdrojů odpadního tepla z průmyslové výroby a alternativních zdrojů energie.

vedení sítí

Převážná část vedení sítí je stále tradiční v zemi, část vedení je nadzemní a nepatrná část v kolektorech. Z významnějších kolektorů lze uvést: Frýdlantské mosty, Poděbradova, Českobratrská, Sokolská, Centrum, Nová Ves – Svinov a Hrušov. Kolektory v centrální části města jsou vybaveny jednotnou kanalizací, tepelným potrubím, potrubím pitné vody, plynovým potrubím a kabelovými rošty.



Obrázek 7 Lokálka do Klimkovic

Obrázek 8 Parní tramvaj na ulici 28. října

Obrázek 9 Bývalé seřazovací nádraží

Hromadná doprava Ostrava

Ostrava byla už od historie hraničním městem, kterým procházela obchodní jantarová stezka. V období od roku 1828 nastal velký průmyslový rozvoj s dynamickým přílivem obyvatelstva díky vybudování Rudolfovy huti (dnes Vítkovice Machinery group) a rozvoji hlubinné těžby černého uhlí. Ostrava se stala důležitým průmyslovým centem Rakousko-Uherské říše a přispělo k tomu i napojení na Severní dráhu Ferdinandovu roku 1847, která spojila Ostravu se světem. Ale díky svému trasování na okraji Moravské Ostravy a Vítkovic nebylo možné využít železnici pro přepravu po městě. Stav silnic ve městě byl katastrofální, neboť ve městě nebyla v té době jednotná kanalizace a v centru města se nacházela jatka, na která byl dobytek hnán městem. Také i cenově nedostupná přeprava kočáry či omnibusy vyvolala tendence po změně. Z důvodu stále většího přílivu obyvatel nastala nutnost zbudování parní dráhy propojující Hlavní nádraží s hotelem Palace v roce 1882. Z důvodu nepříznivé situace byl projekt realizován až roku 1894, kdy byla dána do provozu parní tramvaj, která měla trasu Přívoz - Moravská Ostrava – Vítkovice. Kromě dopravy osob byla provozována také nákladní doprava. Díky stejnému rozchodu kolejí jako má železnice, přesně 1435 mm, šlo o přímý přechod železničních vozů na tramvajovou síť. Tramvajová doprava se během let rozšířila až do Mariánských Hor. Vznik městské hromadné dopravy zvýšil hybnost obyvatelstva. Po postavení první elektrárny v Ostravě v roce 1897 byly zahájeny přípravy na elektrifikaci parní tramvaje, jejíž kapacita přestávala stačit stále se zvyšujícím nárokům. První elektrické tramvaje se v ulicích města objevily roku 1901. Tak došlo k výraznému zkvalitnění osobní dopravy a parní lokomotivy byly převedeny na stále vzrůstající dopravu nákladní.

Lokální tratě a projekt Vlakotramvaje

Vlakotramvaj

Jedná se o hybridní tramvaj, která je schopná jízdy po železniční trati a tramvajové trati. Velkou předností tohoto systému je ekonomičtější využívání stávajících tratí a zároveň úspora při realizaci nové tratě. Prvotní podmínkou pro uplatnění tohoto systému je shodný rozchod kolejí, u nás 1435 mm, geometrie trati a okolků. Zde je problém pro většinu českých měst, kde jsou okolky příliš úzké. Na druhou stranu železniční kola potřebují větší hloubku a šířku žlábků kolejnic, aby správně seděla na koleji. Obrovskou výhodou, kterou nabízí tento systém, je úspora nákladů na vybudování dalších tramvajových tratí a snížení počtu přestupů pro cestující.

Dále je potřeba brát ohled na elektrické napájení, vozidlo musí být schopné přepínání mezi stejnosměrným a střídavým proudem. Výška trolejového drátu na české železnici je obvykle minimálně 5,1 m, u tramvají minimálně 4,7 m. Velice důležitá z hlediska bezpečnosti provozu je i brzdná dráha vozidla. Vozidlo musí splňovat řadu dalších podmínek z důvodu signalizačních, komunikačních a zabezpečovacích zařízeních v obou systémech.

Nesmí se zapomínat i na výšku nástupní hrany. Tramvaje mají pro výšku nástupišť 200 mm, nástupiště železniční dopravy mají výšku 550 mm, u sypaných nástupišť 250 mm.

Dalším problémem může být šířka vozidel. Tramvajová vozidla jsou široká 2,5 m, maximálně 2,65 m, železniční kolem 3 m, rozdíl v optimální vzdálenosti nástupních hran od osy koleje je kolem 300-350 mm.

Tram-train v západní Evropě

Příklady využití vlakotramvaje nalezneme v sousedním Německu v Karlsruhe, tam jsou v provozu od 80. let 20. století. Další zemí využívající tuto dopravu je Anglie a tamní město Sheffield. Výhodou tohoto typu dopravy jsou především nižší náklady na provoz, větší flexibilita, úspora času pro cestující a lepší dynamika provozu.

Vlakotramvaje v České republice

V České republice legislativa v současné době ostře rozlišuje mezi tramvajovými a železničními dráhami. Charakter podobný tramvajovému provozu mívaly především některé místní úzkorozchodné nebo první mimoměstské elektrické dráhy, naproti tomu provoz parních tramvají měl mnohé rysy železniční dopravy. O vlakotramvajích se uvažuje na Ostravsku. Na trati z Ostravy do Orlové a Hlučína. Na Mostecku byl z iniciativy Dopravního podniku měst Mostu a Litvínova za účasti Českých drah a. s. navržen mezinárodní projekt EURO-CESTY.

Projekty vlakotramvají na Ostravsku

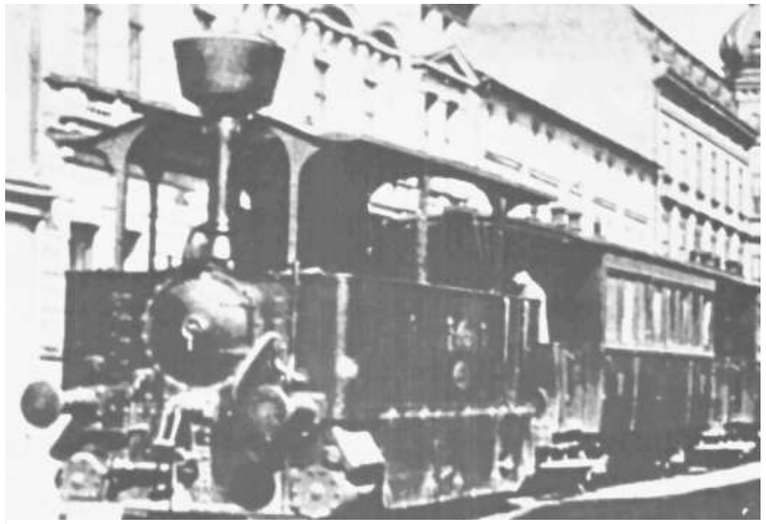
Ostrava jako jedno z mála měst České republiky má to výsostné postavení být největším průkopníkem vlakotramvají v Česku.

V historii Ostravy sehrály svou roli úzkorozchodné tratě „lokálky“, které spojovaly Ostravu s Bohumínem, Hlučínem, Karvinou, Klimkovicemi a Bludovicemi. Ale byly zrušeny v 70. letech minulého století.

Existují vize na realizaci tratě Ostrava – Orlová. Díky zavedení přímého kapacitního spoje by se cesta zkrátila téměř o polovinu. Využila by se trať OKD v Heřmanicích a Rychvaldě, kde by se napojila na celostátní dráhu. Návrhová rychlost vlakotramvajové tratě mimo zastavěné území je 80 km/h a minimální poloměr oblouku 190 m, ve městě rychlost 50 km/h a minimální poloměr oblouku 50 m.

Další vizí je trať Ostrava – Hlučín. Dřívější spojení tramvajovou tratí bylo napojeno na ostravskou síť v roce 1950. V roce 1982 však byla tramvajová trať zrušena a na jejím tělese byla vybudována

Obrázek 130 Vlakotramvaje v Německu


Obrázek 12 Parní tramvaj v centru Ostravy

silnice I/56. Myšlenka na obnovení dopravy lehkou kolejovou dopravou mezi Ostravou a Hlučínem přes Petřkovice a Ludgeřovice se objevila v Generálním dopravním plánu města Ostravy v roce 1997 z iniciativy Generálního ředitelství Českých drah.

Podzemní urbanismus, ač se to na první pohled nezdá, má své kořeny už ve starověku. Nejstarší dochované stavby jsou štoly, které zásobovaly obyvatele měst pitnou vodou. V antice se rozmohla výstavba akvaduktů, které patřily mezi velice komplikovaná díla. Dalšími stavbami byly dopravní tunely. V období starověku se podzemní urbanismus rozvíjel tak, až zasáhl i oblast pohřbívání, například v Egyptě v Údolí králů u Luxoru.

V období středověku se podzemní urbanismus moc neuplatňoval při stavbě měst. Ojediněle se stavěly podzemní úkryty s několika úrovněmi. U nás se v období gotiky uplatňovaly podzemní chodby a ražba štol pro těžbu nerostů. Obrat nastal až v období průmyslové revoluce, kdy se enormní rychlostí stavěly železniční tratě a bylo potřeba budovat tunely. Na konci 19. století začíná éra podzemních městských drah (metro) s ním jsou i spojené stavby vodovodních a kanalizačních štol. Od 50. let minulého století se uplatňuje výstavba podzemních kolektorů, garáží, silnic a úkrytů. Tato epocha trvá do dnešních dní.

V rámci diplomové práce se zaměřím na přínos kolektorů, podchodů pro chodce, stará důlní díla, využití historických podzemí pro udržitelný rozvoj města a jeho vývoj.

Kolektory

První kolektory byly budovány od počátku 20. století, jednalo se především o průchodné kanalizační stoky, které v sobě obsahovaly další inženýrské sítě. Měly často velice masivní zděné nebo betonové ostění.

Dnešní kolektory jsou vytvářeny z převážně prefabrikovaných betonových dílců, nebo jsou monolitické. Jejich návrh podléhá geotechnickému průzkumu. Kolektory se dají třídit podle technologie výstavby na budované v otevřených výkopech nebo vzniklé ražením v zastavěných centrech měst. U kolektorů musíme počítat s dalšími objekty podmiňující jejich plnou funkčnost, jako jsou například vstupní, větrací a montážní šachty. Vedení v kolektorech se vkládá na úložné konstrukce, potrubí je umístěno na podporách a kabelová vedení na roštech. U teplovodního potrubí je potřeba jej důkladně zaizolovat - z důvodu minimalizace teplotních ztrát i zvyšování teploty v kolektoru, to samé platí i pro všechna kovová vodovodní potrubí. U plynu musíme dbát na materiál a to svařovanou ocel. Kabelová vedení musí být obalena nehořlavým materiálem. Pro správné řízení kolektoru se zřizují dispečinkové stanice s nepřetržitou službou.

Podchody pro chodce

Podchody pro chodce vznikají od 2. poloviny 19. století, jako spojení částí měst pod liniovými překážkami (řeky, železnice) a to v důsledku vyšší úrovně znalostí a kvalitnějších materiálů.

Podchody se dělí na dvě kategorie a to tunelové a halové. Na ostravsku se vyskytují oba druhy, ale převládají tunelové, které spojující dva body přes jednu překážku. Důležitou podmínkou při návrhu je použití omyvatelných povrchů, správně navržený kanalizační systém odvodu dešťových vod, intenzivnější osvětlení chodníku než je jeho část na terénu a v neposlední řadě zajištění dostatečné výměny vzduchu.

Podzemní garáže

Podzemní garáže patří mezi finančně a technologicky náročné stavby, jejichž konstrukce je zatěžována jak samotnými automobily, tak tlaky okolní zeminy a provozem nad ní. Podzemní garáže mají při svém umístění řadu omezení. Musí být vzdáleny 250 m od nemocnic, 50 metrů od škol a 30 metrů od obytných domů. Všechny tyto hodnoty a požadavky na vjezdy a výjezdy, komunikace a na kapacitu stanovuje ČSN 736110.

Nutným vybavením garáží jsou informační systémy jak před vjezdem do garáže, tak uvnitř, větrání z důvodu hromadění oxidů uhlíku, odvod dešťových vod, či roztátého sněhu, nouzové osvětlení, chodníky, výtahy a schodiště pro posádku, požární bezpečnostní systém.

Novým trendem v podzemním či hromadném parkování jsou automatické parkovací systémy, kde řidič vozidla nemá přístup do prostor garáže, ale nechá auto v tzv. modulu a to je automaticky zaparkováno.

Stará důlní díla

Tyto areály spadají pod Horní zákon a jsou definovaná jako důlní díla, která jsou opuštěná, bez jasného vlastníka a různě staticky zajištěná před vstupem či samovolným závalem, který je nebezpečný pro své okolí, kde mohou takto vznikat propadové kotliny. Z hlediska bezpečnosti se jedná o velice vážně nebezpečné areály.

Na Ostravsku je několik desítek starých důlních děl, v rámci Ostravy dochází k jejich rekonstrukcím a zpřístupnění veřejnosti jako například v dolu Landek.

Historická podzemí

Sloužila jako místa obrany obyvatelstva nebo jako síť katakomb, které byly vedeny pod jednotlivými domy a často pod náměstími směrem ven z města.

Historická jádra měst jsou protkána sítí sklepů, chodeb a katakomb, které sloužily především pro uskladnění zásob a jímání podzemní vody. Na počátku tedy byly hloubeny sklepy pod jednotlivými domy, postupem času se tyto podzemní spíže rozšiřovaly jak do hloubky, tak do prostoru. Začaly přesahovat

Obrázek 15 Staré důlní dílo

Obrázek 163 Ostravské podzemí

Obrázek 14 Podchodní pasáž Frýdlantských mostů

původní parcely a proplétaly se se sklepy sousedů. Vznikala tak spletitá síť katakomb a chodeb, které měly i tu výhodu, že sloužily jako úkryty během požárů a nájezdů nepřátelských vojsk. Stavba těchto podzemních systémů nebyla levnou záležitostí, a proto byly tyto systémy rozšířeny především v bohatých horních městech, kde nebyl problém s jejich nákladnou tvorbou a údržbou.

Moderní podzemní urbanismus

Klimatické podmínky podzemí jsou stabilní během roku. Díky tomu je podzemí předurčeno jako výborné místo pro všemožné akumulační nádrže, sklady, depozitáře, tedy pokud zde není přílišná vlhkost. Jsou ideální pro objekty a provozy nevyžadující denní světlo (nákupní centra, sportoviště, čističky odpadních vod). Podzemní urbanismus pomalu získává své příznivce a s nastupujícími změnami klimatu i vynikající řešení problémů s ním spojených.

Předpokládám, že budoucnost společnosti je více či méně ukrytá v podzemí.

Ražené kolektory Ostrava

Zahájení výstavby kolektorů začalo v historickém centrum města roku 1997. Jedná se o 2 stavby, které řeší lokální problémy, nejedná se tedy o komplexní řešení jako například v Praze či Brně. Obě stavby Poděbradova a Centrum byly realizovány mezi lety 1997-2005 v délce 2,36 km. V Ostravě se počítá do budoucna se sítí kolektorů o délce 8,270 km.

Ostravským specifikem (problémem) je podloží ze štěrků, štěrkopísků překrytých vrstvou navážek, jehož spodní podloží je tvořeno z ostravského slínu, jedná se o miocénní jíly. Což udržuje spodní hladinu vody v rozmezí 3,5-4,5 m pod terénem. Dalším problémem, který v Ostravě dominuje, je značné poddolování města. Tento fakt způsobuje zmenšení dilatačních celků při stavbě kolektorů a vyžaduje zpevnění prostoru výrubu injektážemi cementu. S tímto problémem úzce souvisí i častý výskyt metanu v podzemí.

Kolektor Poděbradova

Jedná se o první kolektor na Ostravsku vybudovaný v letech 1997-1999 o celkové délce 0,7 km. Kolektor je sestaven z jednotného kruhového profilu d rovným dnem o světlém průřezu 7,7 m^2 při světlé výšce 2,6 m a upravené šířce podlahy 3,46 m. Z kolektorů jsou jednotlivá vedení do objektu vedena šikmými průvrty v chráničkách. Výška nadloží činí 2 – 3 m.

Kolektor byl proveden podpovrchovou ražbou ve dvou etapách s ostěním tloušťky 200 mm ze stříkaného betonu s příhradovou výztuží. Podlaha kolektoru je tvořena samostatnou betonovou deskou tloušťky 400 mm.

Kolektor Centrum

Kolektor byl realizován v letech 2002-2005. Situačně navazuje na kolektor Poděbradova, jeho celková délka činí 1,658 km. Kolektor je tvořen podkovovitým profilem při světlé výšce 2,9 až 4,4 m a šířce 2,5 m. Pata výrubu kolektoru je v hloubce 10 m pod terénem. Výška nadloží činí 2,7 – 6,2 m. Celý profil je pod hladinou podzemní vody. Provedení kolektoru je stejné jako u kolektoru Poděbradova.

Obrázek 20 Zbytky historického sklepení Kunčického zámku

Obrázek 23 Kolektor Poděbradova

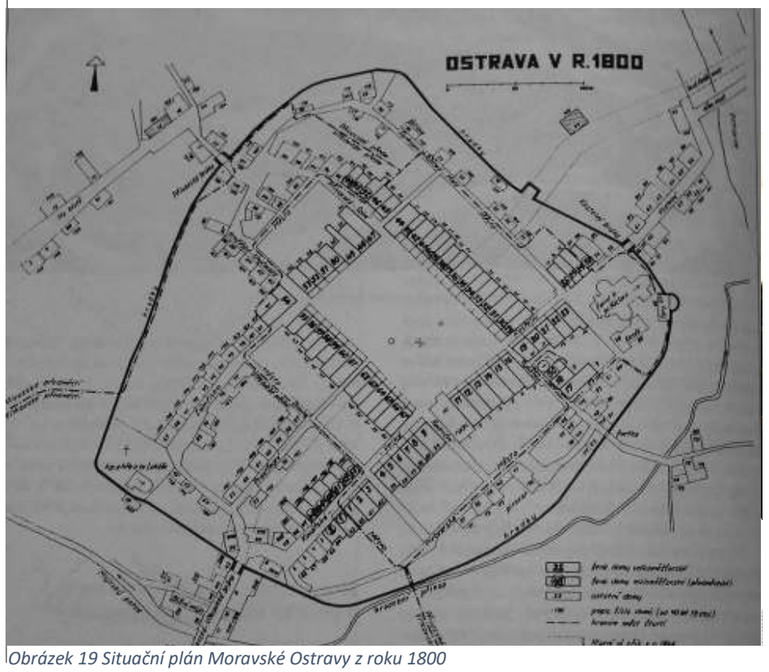
Obrázek 22 Kolektor Centrum

Ostrava a její okolí jsou kontinuálně obývaná přibližně 27 tisíc let. První doložené osídlení pochází z doby před 25 tisíci lety. Jednalo se o tábořiště lovců mamutů na vrchu Landek. Na tomto místě bylo vybudováno v 8. století slovanské hradiště, následně na jeho místě vznikl ve druhé polovině 13. století kamenný hrad iniciovaný Přemyslem Otakarem II.

Ostravský obvod Moravská Ostrava a Přívoz patří mezi nejstarší středověké osídlené lokace na území Ostravy. Moravská Ostrava je připomínána v závěti olomouckého biskupa Bruna ze Schauenburku v roce 1267. Statut města jí byl udělen před rokem 1279. V té době jedinými kamennými stavbami ve městě byly zámek a kostel sv. Václava. Městské hradby byly vystavěny ve 14. století se třemi hlavními branami. Jádrem města se stalo obdélníkové a velkoryse založené náměstí o rozměrech 125 x 75 m. Náměstí bylo obklopeno měšťanskými domy a v rohu umístěnou radnicí. Budova radnice na dnešním Masarykově náměstí je poprvé připomínána v roce 1539. Významnou složkou středověkého hospodářství se stalo rybníkářství.

V 16. století zde kvetl textilní průmysl. Téměř až do samého závěru 19. století zůstávala Moravská Ostrava architektonicky nezajímavým venkovským městem. Mohutný nárůst průmyslu s sebou přinesl kapitál, který napomohl přetvořit Ostravu z průmyslového souměstí na industriální velkoměsto. Novou prosperitu a rozvoj Moravské Ostravě zajistil objev uhlí na jejím území v roce 1763. Pravidelná těžba začala na panství hrabě Wilczeka v roce 1787. Roku 1828 byla otevřena Rudolfova huť. Stačilo sto let a z okrajového městečka se stalo druhé největší město Moravy. Napojení na Severní dráhu Ferdinandovu v roce 1847 prostřednictvím nádraží ve Svinově a Přívoze způsobilo, že Ostrava se ve druhé polovině 19. století stala jedním z nejvýznamnějších průmyslových středisek rakousko-uherské monarchie. Moravská Ostrava přilákala mnoho lidí z širokého okolí i zahraničí. Velkou migraci obyvatel zapříčinil také nedostatek místních pracovních sil pro rozrůstající se těžký průmysl. V roce 1830 žily v Moravské Ostravě necelé dvě tisícovky lidí, za padesát let přesáhl jejich počet 13 tisíc. Výrazně se zvýšil podíl německy a polsky mluvícího obyvatelstva. Společenský a kulturní život národností žijících ve městě se na přelomu 19. a 20. století soustřeďoval do českého Národního domu (dnes Divadlo J. Myrona), Německého domu (zničen na konci 2. sv. války), Polského domu a Městského divadla (dnes Divadlo A. Dvořáka). Nejvýznamnější církevní stavbou byla v roce 1889 dokončená bazilika Božského Spasitele. Doba je charakterizována vznikem dělnických kolonií a následně probíhající přestavbou historického jádra. Četné asanační zásahy a nová výstavba byly realizovány nepromyšleně a bez pevného řádu. Na vývoj městské struktury měla vliv regulace vydaná ke konci 19. století – povolení stavět při hlavních komunikacích jen řadové, minimálně 2-podlažní domy. Z hygienického důvodu, na konci 19. století, byla nutná asanace staré zástavby. V roce 1893 vypracoval vídeňský architekt Camillo Sitte územní plán zástavby městského centra Přívozu. Dále také Hrušova a Mariánských Hor.

Obrázek 18 Situační plán Moravské Ostravy z roku 1750



Obrázek 19 Situační plán Moravské Ostravy z roku 1800

Obrázek 280 Mapa Těšínska z 70. lrz 17. století

Obrázek 261 Situační plán Moravské Ostravy z roku 1833

Obrázek 272Veduta města z roku 1728

Obrázek 29 Pohled na koksovnu Karolina

Roku 1903 byl vydán asanační zákon, který postrádal návaznost na nový zastavovací plán. Jednotný regulační plán rozvoje zahrnující celou městskou aglomeraci byl zpracován teprve v letech 1927-1928 a měl významný dopad na vybudování základní komunikační sítě a městem řízenou výstavbu obytných nájemních domů.

Hlavní příčiny znovuoživení stavebního ruchu ve dvacátých letech souvisely s výstavbou obytných nájemních domů, průmyslových staveb, komunikačních a kanalizačních objektů. Mohutný rozvoj průmyslu s sebou přinesl zvětšující se finanční kapitál. Tato skutečnost napomáhala úsilí městských radních vytvořit z Ostravy „ušlechtilé“ prvorepublikové město. Vlivem těchto příznivých okolností se v Ostravě uskutečnila řada kvalitních realizací z rukou významných českých a vídeňských architektů. Ostravskou aglomeraci tvořila komplikovaná síť měst a přilehlých vesniček. Do středů mnoha obcí navíc zasahovaly kamenouhelné doly a závody těžkého průmyslu, které měly určující význam pro jejich vzhled a půdorysnou strukturu.

Období mezi válkami přináší zásadní změny v urbanistickém vývoji města. Město se dočkalo prosazení jednotného zastavovacího plánu. K 1. 1. 1924 byla vytvořena tzv. Velká Ostrava, která přinesla sloučení sedmi moravských obcí v jeden celek. To významně ovlivnilo stavební vývoj města. Podobně jako v jiných velkých poválečných městech se ústředním tématem nové stavební expanze stal reprezentativní vzhled architektur finančních a správních institucí. Zároveň zrcadlí nový význam a postavení města a regionu v nové republice.

Po roce 1929 postihly také Moravskou Ostravu důsledky světové hospodářské krize. Nepříznivá hospodářská situace pronikla i do stavebnictví. Přes pokles těžby v ostravských dolech a s ním rostoucí zvyšování nezaměstnanosti výstavba města zcela neztratila svou dynamiku. V průběhu krize paradoxně nastalo mírné oživení. Stavební expanzi napomohly také předpisy a ustanovení z roku 1927, jemuž stavebníci vděčili za osvobození od placení daní na dlouhých pětatřicet let.

V té době se stavěly soubory činžovních a nájemných domů. Třicátá léta jsou již prodchnuta duchem avantgardní architektury a příklonem k nastupujícímu funkcionalismu. Nejvíce pozornosti připoutala 28. října 1930 slavnostně otevřená Nová radnice s kvadratickou 75 m vysokou prosklenou věží.

Od vypuknutí války v roce 1939 se Ostrava stala strategickým městem Protektorátu. V srpnu 1944 proběhly nálety anglo-amerických spojenců, které město vážně poškodily.

Po roce 1945 a v průběhu padesátých let 20. století se Československo orientovalo na rozvoj hornictví, ocelářství a dalších oborů těžkého průmyslu. Jeho centrem se stala Ostrava, v té době nazývána „město uhlí a železa“ nebo také „ocelové srdce republiky“.

Obrázek 33 Ostrava po bombardování za 2. s.v.

Obrázek 25 Divadlo Antonína Dvořáka

Obrázek 26 Plán přestavby Moravské Ostravy z 70. let 20. století

Obrázek 27 Pohled na Vítkovice

Obrázek 28 Náměstí Tomáše G. Masaryka

Obrázek 29 Katedrála Božského Spasitele

V roce 1949 se začalo se stavbou rozsáhlého průmyslového komplexu Nová huť v Ostravě-Kunčicích. Masivní podpora těžkého průmyslu znamenala příliv nových pracovních sil do Ostravy a okolí. V tehdejších okrajových čtvrtích města vyrostla řada nových sídlišť, především Poruba, Zábřeh, Hrabůvka, později Výškovice a Dubina. Nejznámější Poruba pro 80 tisíc obyvatel, byla budována z části ve stylu socialistického realismu.

Vznik sektorových urbanistických struktur, za pásem nekvalitní zástavby dělnických kolonií, značně uškodil pověsti centra a ohrožoval plnění některých tradičních funkcí městského centra.

Myšlenka přesunutí centra města do nově vzniklé západní městské části Poruba vypovídala o nejasnosti středu Ostravy. Tímto faktem je svým způsobem postižena dodnes.

Ostrava se stala v roce 1945 sídlem Vysoké školy báňské a pobočky Pedagogické fakulty brněnské Masarykovy univerzity. Ta se osamostatnila v roce 1959 a v roce 1991 byla začleněna do nově vzniklé Ostravské univerzity. Kulturní a společenský život zajišťovaly dvě stálé scény dnešní divadla - Antonína Dvořáka a Jiřího Myrona. Dále také Divadlo Petra Bezruče a Komorní scéna Aréna. Pro malé diváky byla v roce 1946 otevřena amatérská loutková scéna s názvem Dřevěné království, od roku 1953 profesionální Divadlo loutek. V roce 1954 začala svou koncertní činnost dnešní Janáčkova filharmonie Ostrava.

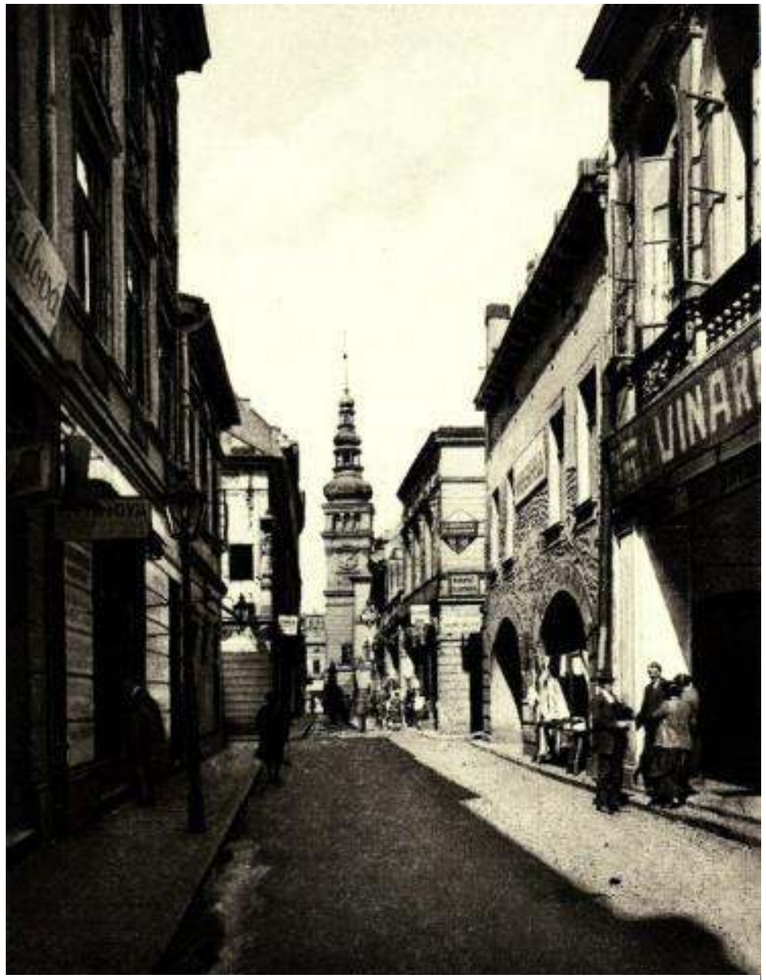
K výrazným politickým a hospodářským změnám došlo po roce 1989. Ostrava se stala statutárním městem v čele s primátorem, městskou radou a zastupitelstvem voleným ve svobodných a demokratických volbách. V důsledku restrukturalizace průmyslu byla razantním způsobem utlumena důlní činnost. Zatímco ve většině měst docházelo k rekonstrukci a oživení center, v Ostravě tomu bylo spíše naopak. Papežskou bulou Ad Christifidelium spirituali vydanou Janem Pavlem II. dne 30. května 1996 se Ostrava stala sídelním městem ostravsko-opavské diecéze. Bazilika Božského Spasitele byla povýšena na katedrálu. Do života města a mnoha jeho obyvatel dramaticky zasáhla povodeň z července roku 1997, označovaná jako „tisíciletá voda“. Od roku 2000 se Ostrava stala sídelním městem nově vzniklého Ostravského, dnes Moravskoslezského kraje.

Z historie Ostravy vyplývá následující zjištění. Ostrava během svého vývoje zažila vzestupy a pády, které se cyklicky opakují. Nyní se pozvolna dostává z velkého pádu, který zde nastal od revoluce. Její kompaktnost nebyla nikdy zcela naplněna, i když k tomu neměla v minulých stoletích daleko.

Obrázek 350 Náměstí Tomáše G. Masaryka

Obrázek 31 Textilia Ostravica

Obrázek 32 Slezskoostravský hrad 1. pol. 20. století


Obrázek 33 Ostravské Lauby 20. léta 20. století

Obrázek 364 Nová radnice 30. léta 20. století

Co to je bydlení?

Bydlení je velice důležitý statek lidské společnosti, který odráží určité sociální a hierarchické postavení jednice v ní. Často se jím člověk seberealizuje a utváří si tak vlastní „jeskyni“, ve které se cítí příjemně a bezpečně. Jednotlivé obydlí vytváří soukromí pro jejich obyvatele (rodiny), skupina obydlí vytváří malá společenství, uzavřené komunity (bytový dům), ve větším měřítku poté i společnost, která odráží určitou sociální stabilitu a bezpečí pro její členy, ale i návštěvníky. Vzniká tak přirozená životní jistota člověka v životě ve společenstvích.

Trendy a predikce

Bydlení je důležitá součást lidského života. Člověk už od prvopočátku hledal či utvářel prostředí pro zvýšení svého bezpečí a pohodlí. Stavěl si hnízda v korunách stromů, hledal bezpečí v jeskyních či stavěl stany ze zvířecích kůží. Od polozemnic a venkovských domů urazil dalekou cestu.
Dnešní požadavky na bydlení jsou ovlivněny řadou faktorů, mezi které bezpochyby patří prostředí, ekonomičnost či vzdálenost od práce či zábavy. Současná sociologická struktura společnosti je taková, že polovina rodin se rozpadá a čím dál více lidí žije singl. Tím vyvstává i otázka, jak na tuto problematiku reaguje dnešní bydlení a co přinese budoucnost? Je těžké predikovat, ale určitě současný trend rozpadu rodin bude pokračovat, jakož i prodlužování života. S tím jsou spojené nové nároky na bydlení, které musí reflektovat potřebu bezbariérového bydlení, tak i možnost reorganizace bytu na menší jednotky pro různá stádia lidského života. V současnosti, ale i do budoucnosti je potřeba zapojovat smart technologie pro chod domácnosti, které hlídají jak spotřeby energií, tak i zisky z okolí.
Důležitým faktorem podmiňující bydlení, kromě nákladů, je dostupnost občanské vybavenosti a možnost trávení volného času a podpora sociálních aktivit mezi obyvateli bloku. Tím by mělo docházet k interakci, která na sebe váže tvorbu funkčních komunit. Avšak i zvyšuje bezpečnost vrámci oblasti, to znamená sociální dohled.
Od Sametové revoluce dochází na našem území k rozsáhlé výstavbě developerských projektů i satelitních městeček v těsné blízkosti vesnic na bývalých polích. Pole jsou účelně a ekonomicky rozparcelována, často na úkor kvalitního urbanistického řešení. Stavby na sebe nereagují a vytváří své na jednu stranu uzavřené mikrosvěty, na druhou stranu díky regulacím, které jsou platné, nevzniká zde to pravé velké soukromí, které proklamují. Díky nízké hustotě osídlení je zde problém s občanskou vybaveností a hromadnou dopravou. Tyto satelity často snižují životaschopnost původních měst a vesnic.

Bydlení obsahuje řadu různých funkcí, které jej utváření. Mezi základní funkce patří:

Reprodukční (biosociální povahy)

Jedná se o pokrytí základních lidských potřeb (ochrana rodiny, spánek, jídlo, zdraví a společenské vazby.

Reprodukční (sociálně-ekonomické povahy)

Zahrnuje především péči o domácnost a samotné obydlí, společenské vazby.

Sociálně-kulturní

Patří sem rekreační činnosti, společenské kontakty a kulturní rozvoj lidí.

Problém stávajících bytových a nově budovaných bytových fondů spočívá převážně na podpoře státu a developerů, jež je orientována na byty v osobním vlastnictví. Zde nastává problém, s nedostatkem bytů s kontrolovaným nájmem pro mladé rodiny, singls a seniory. Státní byty se staví v menší míře. Do nedávna byl trend rozprodeje státních bytů do soukromých rukou. Přímo v Ostravě se začíná situace obracet a městské obvody připravují projekty pro nájemná statní bydlení, aby posílily diferenciaci trhu s bydlením a zabránily vzniku mrtvých zón či ghet.

Definice a formy bydlení

Musíme rozlišovat při bydlení i jeho formy. Ty jsou definované patřičnými zákony, vyhláškami a normami. Důležité je i rozlišovat mezi bydlením a bytem.

Bydlení se definuje podle normy Obytné budovy ČSN 73 4301 na dva druhy a to rodinný dům a bytový. Definice rodinného domu je jasná, obytná budova s maximálně třemi byty a maximálně 3 nadzemními podlažími, když toto přesáhne, jedná se o bytový dům.

Podle stavebně technické definice je byt soubor prostorů a místností pod společným uzavřením, který svým stavebně technickým a funkčním uspořádáním a vybavením splňuje požadavky na trvalé bydlení. Byt musí mít obytný prostor, vlastní uzamykatelný vstup, předsíň, prostor pro vaření, pro uskladnění potravin, pro tělesnou hygienu a pro umístění záchodové mísy. Rozsah a druh vybavení jednotlivých prostorů musí odpovídat velikosti bytu.

Hustoty osídlení

Hustota osídlení je komplexní záležitostí, skládá se nejen z hustoty zastavění, ale také struktury zástavby, váže na sebe dále i dostupností inženýrských sítí, využití nezastavěných ploch, brownfieldů, výšku zástavby a v neposlední řadě promyšlené komponování obytného prostoru. Tato hlediska obráží hustotu osídlení, které se nedá brát jako čistá matematická veličina, ale důležitá je interakce výše zmíněných.

Dnes se na předměstích staví především samostatně stojící objekty, nejlépe ve středu pozemku, které nereagují na své okolí a popírají kontext. V historii objekty vytvářely aktivní veřejný prostor a ve velké míře reagovaly na kontext místa.

Louis Kahn: *„Architektura je promyšlenou tvorbou prostoru.“*

Do průmyslové revoluce se města skládala ze dvou základních táborů objektů. První zastupovaly domy pro bydlení a živnost, jednalo se o nižší zástavbu z části ještě na gotické parcelaci a z druhé budovy občanské vybavenosti, které vytvářely siluety měst (velké rozměry a výraznější výška, vůči okolí), bylo tak patrné, jaký význam pro obyvatele daného města mají. Od průmyslové revoluce se tyto hmotové rozdíly postupně vytrácí.

Hromadné a bariérní bydlení

Ze zkoumaných rešerší vyplývá, že bariérní bydlení má být levné a zároveň kvalitní, což je dosti těžký úkol. Dále má být do jisté míry variabilní. Tyto podmínky jsou dosti rozporuplné, ale přinášejí důvod k zamyšlení nad touto problematikou. Východiskem, které je reálné, je podpora komunit v rámci objektu, které vytvářejí ať už skutečné nebo myšlené bloky a tím i určitou uzavřenou komunitu, která si zvládá pomáhat. Podnětné je i vytvoření polosoukromých prostor ve dvorech pro tamní obyvatele, kde se zvyšuje pravděpodobnost sociálních interakcí.

Ostrava v současnosti trpí vylidňováním a restrukturalizací obyvatelstva. Opouštění jádra Ostravy a s ním spojené rozvoje suburbií, vytváří problém jak po stránce životního prostředí, tak pro ekonomickou náročnost. Vzrůstá potřeba osobní dopravy. Zvyšují se nároky na parkovací plochy a počet pruhů na hlavních městských tepnách. Tématem mé diplomové práce je, jak bylo uvedeno výše, městský blok jako fragment rezidentní struktury. Ten souvisí jak s problémem vylidňování, tak ekonomičností města. Důležitost toho problému je zřejmá. Přínosem oživení centra města je rozvoj kulturního života a podpora veřejných prostranství ve městě, což vede k bezpečnému městu. Bloky vždy přináší určité blokové komunity, které mají vlastní dohled nad svým okolím a snižují kriminalitu.

Tato práce se liší v části od jiných, neboť spojuje využití přestavbových území s principem homogenizace města, které je rozděleno dopravními tepnami (bariérami) a vytváří diferenciované typy bydlení pro různé životní situace. Ale nejedná se jen o bydlení, jde i o zapojení práce pro obyvatele a tím i vytvoření bezpečných přestupových bodů z rychlostních komunikací na záchytná parkoviště a dále na přestupní uzly či spojnice, kde se člověk v pohodlí a bezpečí dostane jak domů, tak do práce či do města za kulturou.

Rozdílnost v řešení s vybranými rešeršemi je následující. Důležitá pro práci je revitalizace nevyužívaných nádražních budov a pozemků, která je velice aktuální. Souvisí s modernizací a přesunem nákladní dopravy a osobní po silnicích, která je do jisté míry už neudržitelná.

Typologie

Obytný prostor

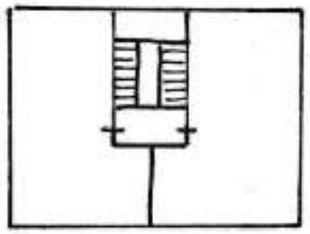
Prostor bytu má odrážet a dotvářet stav uživatelů. Je důležité navrhovat byty tak, aby byly schopny reagovat na proměnlivost lidského života, tedy od narození až po smrt. Základní dimenzování bytu a jeho částí je odvozováno od antropometrie a ergometrie, což jsou velice důležité aspekty správně komponovaného prostoru člověka.

Typologie bytových domů

Základním prvkem pro členění na jednotlivé typy domů má umístění domovních komunikací a z toho vyplývající přístupnost bytů.

Máme tedy hlavní typy:

Schodišťový dům



Obrázek 35 Schodišťový dům

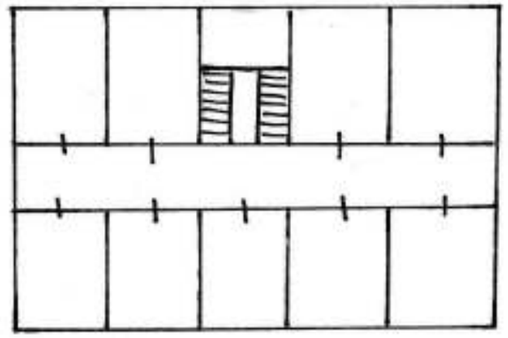
Typickým znakem tohoto typu domu je přístupnost bytů z prostoru schodiště, bez výrazných horizontálních komunikací. Obvykle se užívá pro domy se 3 byty na patře. Schodiště je zde dominantním prvkem.

Když schodišťový dům stojí samostatně, jedná se o dům věžový či bodový. Ale nejširší uplatnění mají tyto typy při vytváření řádkového či blokového zastavění. Kde jednotlivé byty mají okna orientována k protilehlým průčelím. Jednotlivé bytové domy jsou k sobě přičleněny s ponechanou dilatační mezerou, nazývají se sekce (ucelená jednotka schopná samostatného provozu), bývají řadové, koncové a rohové.

Blokové zastavění je typické pro období klasicismu tedy od 19. století až do první poloviny 20. století. Zprvu se navrhovaly pavlačové bloky s vnitřní dvoranou. Pavlače byly přístupné ze společného schodišťového prostoru, tyto byty měly obytné místnosti orientovány do ulice a do dvorany pouze kuchyně a vstupy z pavlače. Zásobování pitnou vodou bylo pomocí vodovodu - na každém patře se nalézal kohoutek a také hygienické zázemí bylo většinou jedno na patře. Od druhé poloviny 19. století začal tento typ domů ustupovat jednak ekonomičtějším, ale především pohodlnějším schodišťovým domům. Tyto byty už byly vybaveny kanalizací, vodovodem a byly tvořeny několika obytnými místnostmi. Sdružovaly se do bloků, kde jednotlivé domy byly často individuálního charakteru (Moravská Ostrava). Zde na Ostravsku byly stavěny důlními podniky najednou pro jejich úředníky jako Krausovy domy.

Od 80. let minulého století se města začínají navracet k blokovému schématu zastavění, kde jsou ale již respektovány minimální šířky ulic pro zachování intimity a lepšího proslunění bytů, což činí 20 m. Základním požadavkem pro kvalitní bydlení je 1/3 osluněné podlahové obytné plochy.

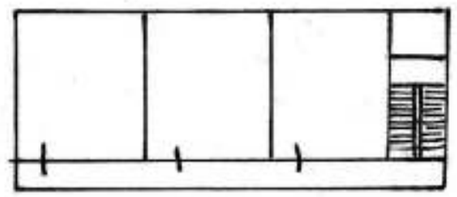
Chodbový dům



Obrázek 36 Chodbový dům

U tohoto typu domu tvoří převažující komunikaci chodba, tedy horizontála. Jedná se především o byty orientované k jednomu průčelí, z tohoto důvodu je nutnost orientování podélné osy (chodby) směr jih-sever, aby bylo docíleno proslunění každého bytu. Schodiště jako vertikální komunikace jsou upozadněny a minimalizovány. Dispozičně jsou si tyto byty podobné, v největší hloubce jsou umístěny hygienické a skladovací prostory. Pokoje jsou orientovány k fasádě. Možností řešení problému s prosluněním znamenají, do jisté míry, mezonetové byty, byty o dvou a více patrech. V těchto domech bývá chodba pouze co 2. nebo 3. podlaží. Kde každý byt má okna na obě světové strany. (Unitté d´habitation v Marseille).

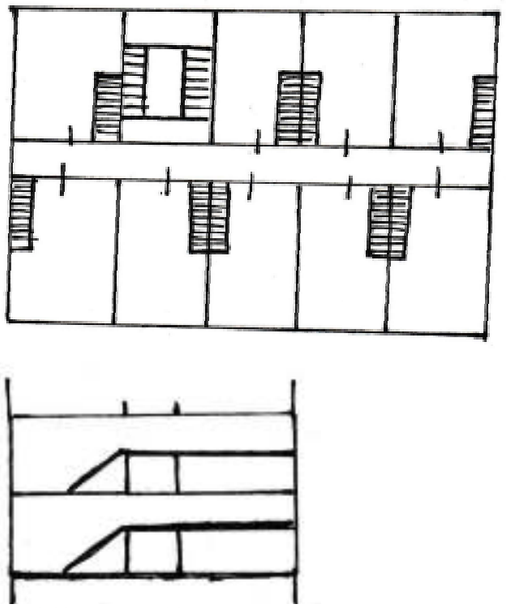
Pavlačový dům



Obrázek 37 Pavlačový dům

Pavlačové domy mají typickou horizontální komunikaci v podstatě je jedná o polovinu chodbového bytu s byty na jedné straně. Tyto byty mají tu výhodu, pokud není pavlač zasklena, že mohou být příčně provětrány. Orientace domu je na jižní stranu, kde jsou situovány obytné místnosti, kuchyně a hygienické zázemí jsou umístěny směrem k pavlači. Okna orientována do pavlače musí mít parapet nebo neprůhledné zasklení do výše 1800 mm nad pochozí úroveň pavlače. Tento problém se dá eliminovat odsazením pavlače 3 metry od obvodové zdi.

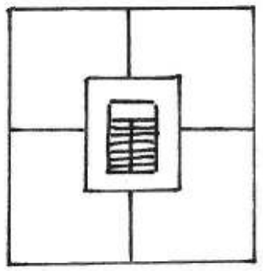
Mezonetový byt



Obrázek 38 Mezonetový byt

Pro mezonetové byty jsou vhodné pavlačové či chodbové domy, jejichž predispozice byla již zmíněna výše. Mezonety jsou velice komfortní byty s členěním na společenské a soukromé patro. Problémem u těchto bytů je přílišná hloubka domu, která snižuje proslunění bytu.

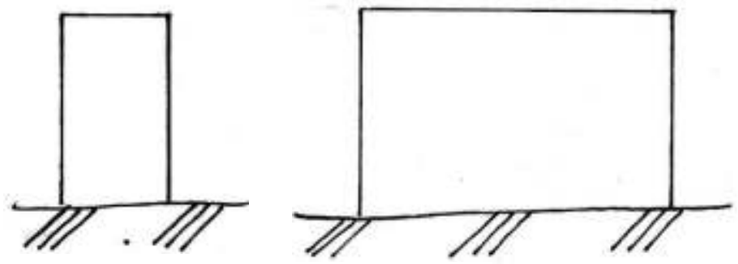
Bytové domy bodové



Obrázek 39 Bodový dům

Tyto domy stojí samostatně, jsou orientovány ke všem světovým stranám. Mají maximálně 8 nadzemních podlaží. Hlavní komunikace je vertikální. Schodiště je umisťováno dovnitř dispozice domu či středu. Je zde velká variabilita u návrhů bytů.

Bytové domy věžové a deskové

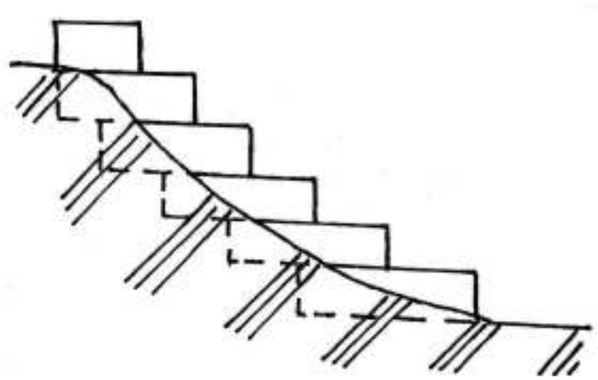


Obrázek 380 Věžový a deskový dům

Mezi věžové domy patří bodové a schodišťové, které mají výšku větší než 8 nadzemních podlaží.

Deskové domy jsou buďto chodbové nebo schodišťové, kdy jsou jednotlivé sekce sestaveny v dlouhou řadu a mají 9 a více nadzemních podlaží.

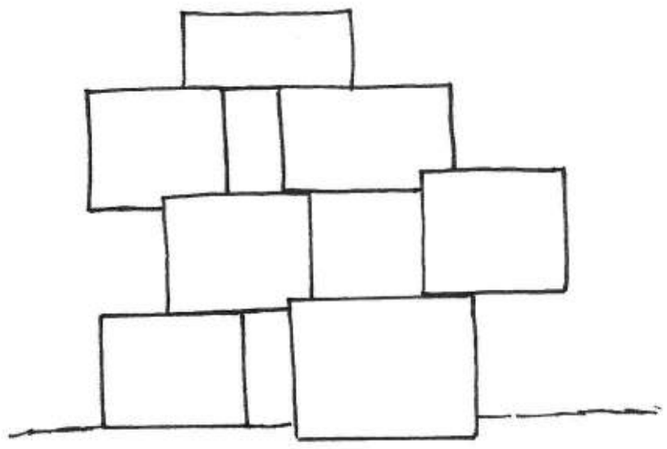
Bytové domy terasové



Obrázek 41 Terasový dům

Specifikací těchto domů je, že sledují sklon terénu. U těchto domů se realizuje jeden byt na patro s vlastní zahradou na střeše bytu pod ním. Jedná se o typ bydlení blízký rodinnému domu. Tyto domy nemusí být stavěny jen ve svahu. Pokud stojí na rovině, musí být k tomu důvod (hluk z dopravy, bariéry apod.).

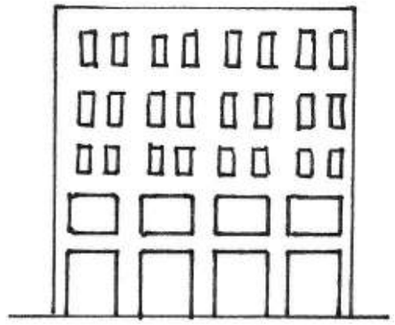
Strukturální domy



Obrázek 42 Strukturální dům

Jedná se o vize bydlení v budoucnosti, kdy nastane přelidnění planety a bude potřeba využívat domy nejen k bydlení, ale i k hospodaření. Byty se zmenší na minimální obytné buňky. Dojde k podobnosti s kolektivními domy.

Polyfunkční domy



Obrázek 413 Polyfunkční dům

Jedná se o domy spojující několik funkcí v jedné budově. Jde o spojení obchodů, administrativy a základní občanské vybavenosti s bydlením. Tyto domy se realizuji převážně v dostavbě historických center měst i blokových proluk, kde je často obtížné dosáhnout proslunění u nižších podlaží. Dalším důvodem je zabránění monofunkčních bloků. Tyto domy jsou vhodné pro městské prostředí, neboť vytvářejí pracovní příležitosti a nejsou jen sídlištní strukturou. Město je směsicí funkcí a stylů, proto monofunkčnost má také své místo, ale nemá převažovat nad polyfunkcí, která je ve městech už od starověku.

Historie bydlení

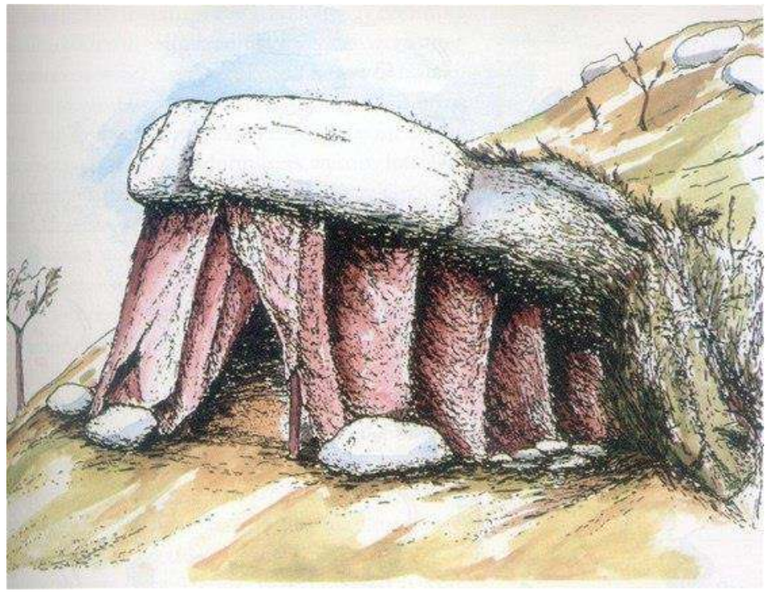
Bydlení je důležitá součást lidského života. Člověk už od prvopočátku hledal či utvářel prostředí pro zvýšení svého bezpečí a pohodlí. Stavěl si hnízda v korunách stromů, hledal bezpečí v jeskyních či stavěl stany ze zvířecích kůží. Od polozemnic a venkovských domů urazil dalekou cestu.

Historie nájemního (hromadného) bydlení je stará několik tisíc let. Za první doložený objekt je považována Římská insula. Jednalo se o dům s pronajímatelnými pokoji, často v přístavních oblastech až o 6 nadzemních podlažích. V pozdním středověku se začíná opět objevovat nájemní bydlení. Nájemník byl tehdy brán jako „pokojní“, který obýval pouze komoru ke spaní. V té době neexistovala samostatná bytová jednotka určená k pronájmu. Nájemník se stravoval společně s panem domu a jeho rodinou, byl v nájmu na byt a stravu. Tento model setrval až do počátku 19. století. Bylo zcela běžné, že se pronajímal celý dům jedné rodině. Klasické nájemní domy jsou doloženy již roku 1661 na Novém Městě Pražském. Pronájem byl takto realizován pro chudinu a patrně vyvolával dramatické přestavby. U složitějších domů existovaly také zjevně samostatné jednotky schopné nezávislého fungování na životě pána domu. V této době se do bytu vstupovalo ze společného dvora schodištěm a často i se společnou kuchyní. Paralelně vedle sebe existovaly varianty prostorového uspořádání se dvěma místnostmi přístupnými z pavlače nebo ze síně. První varianta představovala vstup ze síně. Jednalo se o přístup do světnice a z ní do komory. Tato varianta se v literatuře označuje jako jednoduchý apartmán. Druhá varianta znamenala trojdílnou dispozici se vstupem do střední síně. Na jedné straně nalezneme světnici a na druhé komoru. Jedná se o klasickou vesnickou strukturu. Varianta první se stala vhodným modelem pro řazení jednotek vedle sebe. V období klasicismu se začaly objevovat základní typové nájemní domy. Tento trend k nám přišel ze západní Evropy, především díky rozvoji průmyslu.

Vznik hromadného bydlení v Evropě spadá v masovém měřítku do období průmyslové revoluce, která odstartovala rychlou a zcela zásadní změnu společnosti. Města musela reagovat na masivní příliv obyvatel z venkovských oblastí. Tomu odpovídá zpočátku neřízený živelný růst měst, který z dnešního pohledu byl nedůstojným. Během několika let se tehdejší továrníci rozhodli zefektivnit nejen výrobu, ale i pracovní sílu. To spočívalo ve snížení vzdálenosti dojezdu do továren. Tento problém se řešil výstavbou dělnických kolonií, jak je pojmenoval vizionář Viktor A. Hubert. První takovéto kolonie se začaly budovat v kolébce průmyslové revoluce v Anglii. Tam byly v liverpoolském Birkenhead postaveny roku 1847 domy Dock Company podle návrhu londýnského architekta Charlese E. Langa, které jsou označovány jako úplně první minimální byty pro dělníky. Émile Muller vyvinul charakteristický čtyřdomek. Byty v něm sdružil po čtyřech na podlaží, usadil mezi 4 zahrádky a šachovnicově opakoval (princip kolonie ve Vítkovicích). Dělnické kolonie se stavěly dále v Německu, Rakousko-Uhersku i Francii. Na Ostravsku se v období od 2. poloviny 19. století až do 1. poloviny 20. století postavilo takto několik desítek kolonií, nejvýznamnější je koncept Vítkovic od tehdejšího ředitele Kuppelweissera, který se inspiroval v Německu. Jednalo se převážně o přízemní objekty se čtyřmi byty a zahrádkou. Byt se obvykle skládal ze dvou místností - obytné kuchyně a pokoje za ní. Důsledkem sporákové revoluce v 19. století se mění role světnice, stává se z ní obytná kuchyně a z obytné komory pokoj. Vzniká tak základní sestava, která dala základ pavlačovým a chodbovým domům. Pavlačové domy se přizpůsobovaly velikosti parcely svým půdorysným tvarem, důležité bylo i umístění schodiště. Jednalo se o koncová nebo středová schodiště. Kolem schodišť bylo hygienické zázemí patra. V Čechách se, poměrně výjimečně, objevuje kobercový způsob zástavby známý z Vídně či Berlína. Domy jsou seskupeny kolem dvoru mající rozměr většího světlíku. Díky přísným požárním předpisům se v nájemních domech nevyužívaly půdy pro bydlení, ale jen jako sušárny. Měl to na svědomí rozsáhlý požár ve Vídni na počátku 19. století. Změna nastává pozvolna až na přelomu 19. a 20. století, kdy se v podkroví objevují první ateliéry a od 2. desetiletí 20. století podkrovní byty. Všeobecně nájemní domy patří k městotvorným prvkům prostorového uspořádání města, jsou dokladem postupné urbanizace.

Celé 19. století je ve znamení velkých změn, dochází k velkým asanačním aktivitám (Paříž, Praha, New York apod.). Města se rozšiřují za původní středověké hradby a na jejich místě vznikají okružní třídy. V tomto období se rozmáhá individuální i hromadná doprava. Razí se podzemní dráhy, staví se základní inženýrské sítě a to především v podzemí. Doprava způsobuje napřimování ulic. Díky zlepšování životní úrovně pracujících se začíná pomalu upouštět od stísněných uzavřených bloků a jejich soukromých dvorů. S vývojem technologií a materiálů se začínají prosazovat železobetonové konstrukce, ploché střechy a výtahy, ktreré umožnovaly růst městských domů do výšky. Ideálem byly polyfunkční domy.

Dalším zatěžkávacím obdobím pro města bylo období po 1. světové válce. To znamenalo obnovu zničených obydlí, ale především prudký růst demografické křivky. Tuto zatěžkávací zkoušku města řešila svorně. Jednalo se o výstavbu nájemních bytových domů, které už ve větší míře obsahovaly kuchyň, hygienickou místnost a vodovod. Jednalo se především o dostupné bydlení, které umocnila i světová krize na konci 20. let 20. století. V této době začala vzrůstat otázka, kam se má bydlení ubírat. Odpověď na ni předložila Athenská charta, která definovala nové přístupy k bydlení a zásady pro navrhování zdravého bydlení. Domy rostou do výšky a začíná vyvstávat potřeba po zlepšení nevyhovujících životních podmínek. Domy se oddalují, doplňují zelení a ztrácí se úloha uličního průčelí domu. Uplatňuje se



Obrázek 444 Bydlení v pravěku

řádková zástavba a soubory izolovaných výškových domů v zeleni. Oslabil se význam prodejního partneru, nastává nebezpečí rozkladu městské tkáně.

Za 2. světové války se výstavba bytových domů téměř utlumila. Obrat nastal po válce, kdy zničená a především vybombardovaná Evropa začala s obnovou výstavby. V této době vznikají tzv. „dvouletky“[4]. Následně opojení socialistickým diktátem z východu, který symbolizuje Sorela, jenž na Ostravsku zastupuje Ostrava Poruba a Havířov. Tato výstavba byla značně finančně nákladná, neboť byla zdobena prvky z renesance. Souběžně s touto výstavbou začala éra pokusů v sociálním inženýrství zastoupena realizací kolektivních domů. Jednalo se o samostatnou stavbu, nebo soubor staveb, které obsahovaly malé bytové buňky bez kuchyně. Přístup do bytů byl z prostorných chodeb a komunikaci zajišťovaly výtahy a velkorysá schodiště. Stravování, výchova dětí a volný čas byly řízeny centrálně a společně. Problém těchto staveb spočíval na popření lidské potřeby vlastního projevu – individuality. Tyto projekty skončily realizací kolektivních domů ve Zlíně a Litvínově.

[4] Dvouletý hospodářský plán (neboli dvouletka) byl v letech 1947–1948 hospodářský plán na obnovu a rekonstrukci Československa po druhé světové válce. Zdroj : https://cs.wikipedia.org/wiki/Dvouletý_hospodářský_plán

Panelák

Zprůmyslněním po druhé světové válce se země východoevropského socialismu plně orientovaly na Sorelu, ale záhy ji opustily, protože byla velmi nákladná. Uvolnila pragmatickou bytovou výstavbu a zavedením prvních sovětských panelových domů se odvíjela nová éra bytové výstavby.

Prototyp G40

Obrázek 45 typ G40

Úplně první panelový dům byl gottwaldovský typ g40 podle počtu bytů v něm. Měl rozpon 380 cm a velice tenké panely, pouze 20 cm silné. Vznikl roku 1953, navrhli ho Bohumil Kula a Hynek Adamec. Do roku 1958 bylo postaveno asi 25 000 bytů.

G57

Obrázek 46 Typ G57

Vylepšený typ g57 vznikl roku1957. Bylo postaveno asi 245 000 bytů, byly už lépe izolovány, neboť se vyráběly z takzvaného pazderobetonu. Základní příčný modul byl 360 cm. Obsahovaly lodžie.

T06B

Obrázek 47 Typ T06B

Asi nejrozšířenější typ. Používal modul 360 cm. V obvodovém plášti se objevil polystyren, který měl na konci života této soustavy, počátkem devadesátých let, tloušťku 10 mm.

T08B

Obrázek 48 Typ T08B

Pochází z roku 1962. Rozpon byl 6 metrů. Na stropy byl použit předpjatý beton. Používaly se zapuštěné nebo předsazené lodžie, které umožňovaly plastičtější členění fasád. Obvodové stěny měly tloušťku 29 cm z toho bylo 8 cm polystyrenu. Takto bylo postaveno asi 60 000 bytů.

VVÚ ETA

Vychází z T08B, měla dva moduly s rozponem 3 a 6 metrů, lepší izolační vlastnosti a plastičtější průčelí. Používala se v Praze, USA a Západní Evropě.

Obrázek 49 Typ VM-OS

OP1

Na závěr panelové epochy koncem sedmdesátých let byl vyvinut

Obrázek 50 OP 1.13

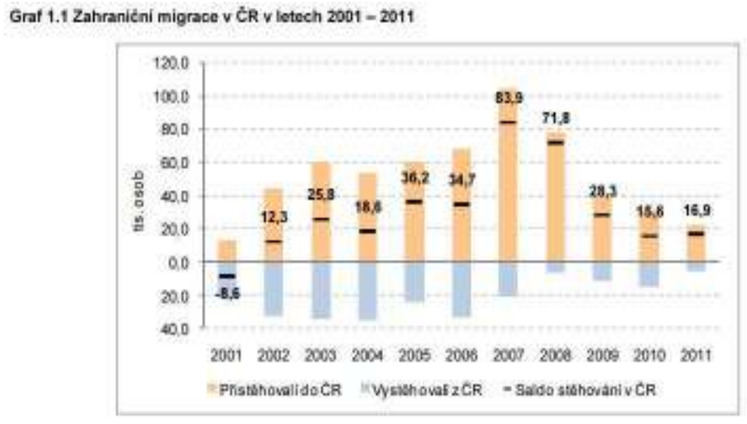
ještě jeden projekt prefabrikovaného panelové soustavy určené pro celé Československo. Šlo o soustavu OP1 s několika variantami. Byla málorozponová, ale měla tři nebo čtyři moduly. Vytvářela pružnější dispozici, konstrukční výška podlaží na 2,8 m.

Vylidňování měst je v dnešní době celkem citelný jev, který se projevuje téměř v celém vyspělém světě. Ale v méně vyspělých zemích je trend opačný. Z českého statistického úřadu vyplývá následující.

*„Složení vnitřního stěhování (změna obce bydliště v ČR) podle prostorového typu se dlouhodobě nemění. V roce 2011 bylo 63,9 % stěhování uskutečněno v rámci jednoho kraje, p*ře*s* hranici kraje *se stěhovalo 36,1 % stěhujících se v rámci ČR.“* [5]

„Stěhování mezi obcemi v České republice bylo v roce 2015 na úrovni 242 tisíc obyvatel. Největší část lidí změnila adresu pouze v rámci okresu, kdy se přestěhovala z jedné obce do druhé. 21,2 *% obyvatel se stěhovalo v rámci téhož kraje mezi dvěma okresy a 35,4 % mezi dvěma kraji.“*[6]

„V rámci stěhování mezi okresy byly vždy nejvýznamnější pohyby obyvatel mezi velkými městskými regiony a jejich zázemím. Před revolucí se stěhovalo více lidí směrem do center, v 90. letech začaly převládat proudy stěhování z velkých měst do zázemí. Vnitřní migraci vzájemné stěhování v Moravskoslezském kraji mezi okresy Ostrava-*město a Karviná.“*[7]



Tabulka 1 Zahraniční migrace

Zajímavým aspektem, který s tímto problémem souvisí a objevuje se i u nás, je migrace lidí z místa svého rodiště do jiných lokalit. Tento jev je problémem při tvoření sociálních vztahů v ulici, kde se obyvatelé stávají anonymní a nikdo nikoho nezná. Vzniká zde problém s bezpečností, morálkou a jistou zodpovědností. Tento nešvar je patrný na sídlištích, kde se lidé mnohdy neznají a kolektivní vlastnictví pozemků a prostorů zvyšuje pocit prázdna.

Hlavním problémem suburbií, zůstává především nedostatečná hustota osídlení. Hustota obyvatel je rozhodně důležitý faktor- jak ji vedle dalších identifikovala již novinářka Jane Jacobsová. Z hlediska hustoty mezi nejhorší patří samostatně stojící rodinný dům ve středu pozemku. Nevytváří městskost. Sídelní síť v zázemí českých měst je několik staletí stará a systém osídlení založený na velkém počtu malých sídel je tradiční kulturní hodnotou českých zemí. Nemůžeme tedy tato sídla přehlížet a tvrdit, že samoty, osady nebo vísky s několika desítkami obyvatel nemají ekonomické oprávnění k fungování. Na druhou stranu zhuštění neznamená ztrátu soukromí, závisí na zastavovacím plánu a kvalitě zpracování veřejných prostorů. Hlavním problémem podle Pavla Hniličky v zázemí velkých měst není samotný proces suburbanizace, ale skutečnost, že se nová suburbánní zástavba zakládá chaoticky a bez urbanistické péče.

Prostorové rozpínání měst je už dnes reálnou skutečností a tento trend dále pokračuje téměř ve všech evropských městech. Budeme-li hledat výraz, který by výstižně vyjádřil podstatu tohoto jevu, jenž přináší významnou změnu lidských sídel posledních desetiletí, narazíme v literatuře nejčastěji na sousloví urban sprawl - tedy sídelní kaše - tímto problémem se zabývala i americká novinářka Jana Jacobsová. Je problém sídelní kaše jen problémem satelitů okolo velkých měst? Tento problém je velice složitý a není na něj jednoznačná odpověď. Když se podíváme kdekoliv po světě ať už do velkých nebo malých měst, nalezneme zde určité sídelní kaše, vždy v jiné formě. Například ve Spojených státech vidíme problém velkých předměstí, která jsou do jisté míry vlastním světem. Bohužel zde není rozvinut veřejný prostor, ale jen silniční komunikace. Američané, jak tvrdí Jane Jacobsonová: „Jsou ovlivnění lobby automobilového a petrolejového průmyslu“[8]. Avšak i zde pomalu nastává uvědomění, že člověk nemůže žít jen v autě „bublině“ na kolech, neboť jeho vnímání okolí se zmenší z detailů ulice pouze na dopravní značení. Naopak je tomu na Blízkém východě, v Asii, Africe a Jižní Americe. Tam také existují předměstí jako sídelní kaše, ale jen pro nejbohatší vrstvy společnosti. Objevuje se zde další problém - nově příchozí obyvatelé z vesnic nemají na nájmy v těchto městech, zahušťují prázdná prostranství a využívají je pro svá obydlí, tak vznikají městské slumy, které jsou druhým extrémem sídelní kaše a tedy extrémního přehuštění. Zde samotnou bublinou je celý slum, který tvoří určité stigma ve společnosti, jak to popisuje Tomáš Halda v reportáži Naděje i strach indického slumu.

Rodinný dům vystupuje jako fenomén, který má poskytovat jeho majiteli svobodu. Majitelé domů si však neuvědomují, že jsou více chyceni do pasti - odtrženi od města, jsou nuceni dojíždět do práce a vozit své děti do školy. Přesto tomu tak nemusí být vždy. Existuje řada předměstí, která jsou příjemná a pohodlná k bydlení, navazující jak na přírodu kolem, tak na spojení s městem. Podobně je tomu s veřejnými prostory, jejichž kvalita může být *„dramaticky zhoršená“.*

Obrázek 51 Důsledky vylidňování měst

Obrázek 52 Vybydlené domy v centrech měst

Člověk by měl být do jisté míry ekonomický, ekologický a logický i tak nelze zcela omezit či zastavit tvorbu satelitů či velkých domů v horských oblastech. Naše společnost na toto není ještě připravená, jak píše Pavel Hnilička: „u nás se tento trend teprve zabydlel a potrvá, než ho zcela opustíme.“[9] Musela by nastat velká změna na tuto otázku by nám musel odpovědět sám čas.

Na závěr by se dalo říci, že sídelní kaše, je jen touha lidí po snu, který nemusí být vždy reálný. Proto by se měla důsledněji chránit volná půda. Lidem by se měla dát určitá finanční zvýhodnění při

[5] *Český statistický úřad* [online]. Praha: -, 2011 [cit. 2017-12-28]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/10180/20567025/104035-12k01.pdf/91f72d10-2f63-484b-991d-89a1d8135758?version=1.0

[6] Lidé se stěhují hlavně v rámci stejného okresu. In: *Český statistický úřad* [online]. -: -, 2017, 15. března 2017 [cit. 2017-12-28]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/lide-se-stehuji-hlavne-v-ramci-stejneho-okresu

[7] Lidé se stěhují z velkých měst do okolních okresů. In: *Český statistický úřad* [online]. -: -, 2016, 29. dubna 2016 [cit. 2017-12-28]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/lide-se-stehuji-z-velkych-mest-do-okolnich-okresu-mi9qlvhudm

[8] JACOBS, Jane. *Smrt a život amerických velkoměst*. 2. aktualiz. a dopl. vyd. Přeložil Jana SOLPEROVÁ. Dolní Kounice: MOX NOX, c2013. ISBN 978-80-905064-4-2.s. 350

[9] HNILIČKA, Pavel. *Sídelní kaše: otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů*. 2., dopl. vyd. Brno: Host, 2012. ISBN 978-80-7294-592-4.

zástavbě brownfieldů a upřednostňovat nezastavěné proluky v již stojících sídlech. Ale lidskou mentalitu nelze změnit tak jednoduše.

I když v našich městech máme problémy ať už s vylidněnými domy, ulicemi, náměstími či přeplněností auty, nejsou tyto problémy jen dnešní doby, ale provází lidstvo už pěknou řádku let. Avšak jejich původce a lék na oživení je stále neznámý a nejednoznačný.

Statistické tabulky

Největší koncentrace sídel společností se nachází v Moravské Ostravě a Přívozu, jedná se o 7930 firem.

Rozloha města 214 km^2 je z poloviny tvořena zemědělskou půdou a lesními porosty, přičemž jen 10% rozlohy města tvoří zastavěná plocha, čemuž odpovídá i hustota osídlení 15 obyvatel/ha. Ostrava díky své strategické poloze u hranic s Polskem a Slovenskem zcela nevyužila svůj potenciál „hraničního“ města. Také nedokázala zcela úspěšně vyřešit problém brownfieldů, kterých je ve městě 8,9 % z rozlohy města, což odpovídá téměř zastavěné ploše města. Většina těchto brownfieldů leží podél železničních tratí a dálničního okruhu města. Tyto plochy mají velký potenciál oproti výstavbám na zelených loukách, problémem je ekologické zatížení těchto areálů.

Z grafu pro Moravskoslezský kraj vyplývá, že cca 30% domácnosti singls v bytových domech využívá bydlení v nájemních domech. Dále je patrná průměrná plocha bytu pro singls cca 45 m^2, což se jen minimálně liší od neúplných a úplných rodin, počet singls domácností je největší u věkové skupiny 65+. Z těchto statistických dat tedy vyplývá, že v Moravskoslezském kraji je potřeba myslet na zajištění bezbariérového dostupného bydlení pro seniory, ale také z nich plyne průměrná velikost bytu pro jednočlenné domácnosti. Ale i navýšení standardu bydlení v bytových domech úplných rodin, které mají cca 55 m^2 v porovnání s 45 m^2 u singls.

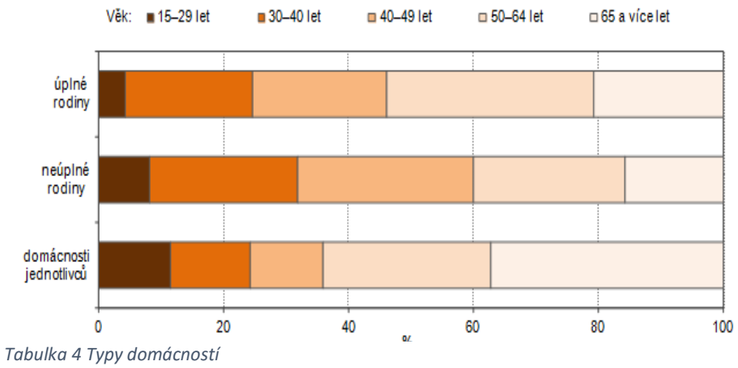
Průměrná obytná plocha na 1 obydlený byt v ČR byla 65,3 m2 , z toho v bytových domech 52,6 m2 a v rodinných domech 80,9 m2 . Průměrná celková plocha 1 obydleného bytu činila v roce sčítání 86,7 m2 , pro obydlené byty v bytových domech to bylo 68,5 m2 a pro obydlené byty v rodinných domech to bylo 109,1 m2 . V evropském srovnání patří ČR k zemím se spíše menšími celkovými plochami bytů.

Podle „definitivních výsledků“ sčítání lidu, domů a bytů v roce 2011 zahrnoval bytový fond ČR celkem 4 756 572 bytů, z toho bylo 4 104 635 obydlených bytů, z nichž 43,7 % v rodinných domech a 55 % v bytových domech. Představovalo to 456 všech bytů (obydlených i neobydlených) na 1000 všech obvykle v ČR bydlících obyvatel (v bytech i mimo byty), resp. 393 obydlených bytů na 1000 všech obvykle v ČR bydlících obyvatel (v bytech i mimo byty.

Podle skript Stavby pro bydlení se pohybuje průměrná plocha bytu 70,5 m^2 a z toho 45,9 m^2 plochy obytné. Průměrná obsazenost takovéhoto bytu činí 2,66 obyvatel. Na jednoho obyvatele připadá tedy 17,25 m^2 obytné plochy a 26,5 m^2 plochy užitné. V České republice je cca 355 bytů na 1000 obyvatel. V porovnání se západní Evropou a Skandinávií kde je 400 bytů na 1000 obyvatel, Česká republika plně nedosáhla jejich hodnot a standardů. V těchto zemích se staví průměrně 5,5 bytu na 1000 obyvatel ročně jako náhrada za opotřebované a zdemolované byty. V České republice je tato hodnota zhruba poloviční. Z těchto hodnot vyplývá zjištění, že je nutné stavět nejenom typizované bytové domy, ale také diferenciované domy s různými prostorovými uspořádáními.

Domácnosti podle typu domácnosti a věku osoby v čele domácnosti v Moravskoslezském kraji (ze zjištěných hodnot)

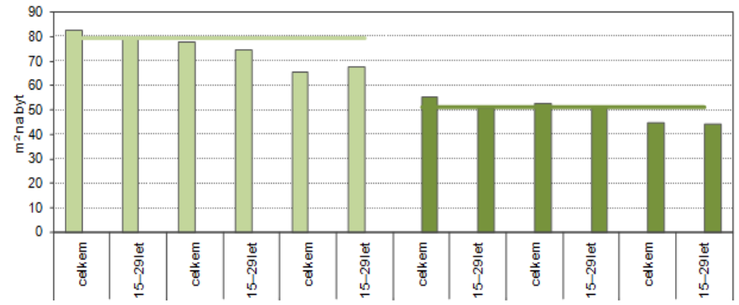
Zdroj: SLDB2011



Tabulka 4 Typy domácností

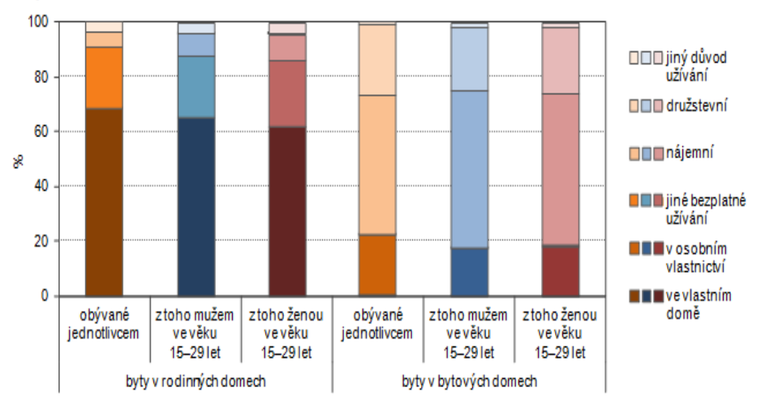
Průměrná obytná plocha bytu podle typu domácnosti, věku osoby v čele a druhu domu v Moravskoslezském kraji (ze zjištěných hodnot)

Zdroj: SLDB 2011



Domácnosti jednotlivců bydlící samostatně v bytě podle druhu domu a právního důvodu užívání bytu v Moravskoslezském kraji (ze zjištěných hodnot)

Zdroj: SLDB 2011



Tabulka 3 typ právního typu vlastněn

Každé město má své veřejné prostory, které, jak už název napovídá, slouží celé veřejnosti, nemá zde být otevírací doba natož dresscode. Mají odrážet určitou vyspělost dané společnosti obyvatel a často také dosti napoví o vztahu občanů ke svému městu. Mezi hlavní veřejné prostory měst patří bezpochyby náměstí, která mají být výstavní skříní města, bohužel ne vždy tomu tak je. Hlavním problémem veřejných prostorů ve městech jsou na první pohled tvářící se veřejné prostory nákupních galerií a domů, kde je stále příjemná teplota, světlo a bezpečno. Člověk si zde připadá jako ve vylepšené verzi městské ulice, kde vnímá jen partery domů, ale přichází o určitý kolorit městského života. Neboť tato prostranství jsou poloveřejná, neumožňují přístup všem obyvatelům a jsou otevřena jen v určitý čas.

Jane Jacobs v knize Smrt a život amerických velkoměst ve velké míře klade důraz na cíle, ke kterým by město mělo směřovat. Jedná se o podporování živých a zajímavých ulic. Dává návod, jak z nich vytvářet co možná nejsouvislejší síť procházející celým obvodem, který má žádoucí velikost a váhu. Na toto navazuje používání parků, náměstí a veřejných budov. Je nutné zdůrazňovat funkční identitu oblasti. Tento systém ale naráží na ekonomickou stránku. K tomu, aby se mohla ve městě vytvořit bohatá rozmanitost, jsou zapotřebí čtyři podmínky: 1. obvod musí plnit více než jednu základní funkci, 2. v obvodu musí být krátké bloky a hustá uliční síť, 3. promíšenost různého stáří a velikostí, 4. musí být zajištěna dostatečná koncentrace lidí v obvodě. Pro nás Evropany je trochu matečné mít krátké bloky, ale ve srovnání s americkými bloky cca 250 metrů dlouhými, je to opodstatněné. Autorka do jisté míry cituje Camilla Sitteho a jeho knihu Stavba měst podle uměleckých zásad.

Kevin Lynch se ve své knize Obraz města zabývá teorií vizuální formy města a aplikací této teorie v praxi skrze studium obrazu neboli image města. Hlavní myšlenkou, která by se měla uplatňovat při tvorbě měst a veřejných prostor, je velmi složitá vizuální struktura, která je lépe zapamatovatelná pro člověka a vytváří takzvaný mentální obraz města.

Mentální obraz města lze definovat jako představy, které si lidé vytvářejí o městském prostředí, v němž žijí nebo je navštíví. Lynch též zjistil, že obraz města je produktem dvousměrného procesu, který probíhá mezi pozorovatelem a prostředím – není tedy statický, ale v čase se vyvíjí a mění. Abychom vnímali kvality prostředí, musí na nás prvky v něm obsažené působit. Pokud tomu tak je, podle Lynche má daný prvek či celé prostředí imageabilitu. A právě imageabilita prostředí je vlastnost, která by měla být východiskem pro plánovače.

Lynch podal i návody, jak při plánování měst s jednotlivými prvky zacházet, aby byl výsledek uspokojivý. Navrhovaný prvek by měl být výjimečný, ale jednoduchý, jasný, měl by působit v rámci určité hierarchie, dále by měl mít jasné spojení s okolím, vnitřní kontinuitu a dobrou možnost rozlišení směrů. Podstatné je i najít vhodné pojmenování navrhovaných prvků, aby se posílila identita daného místa a jeho informační hodnota.

Podle jeho teorie má být prostor města užíván jeho obyvateli a i jeho změny v prostředí mají probíhat v součinnosti s nimi v rozumném časovém horizontu, přičemž se má ponechat prostor pro historickou kontinuitu a osvědčené hodnoty.

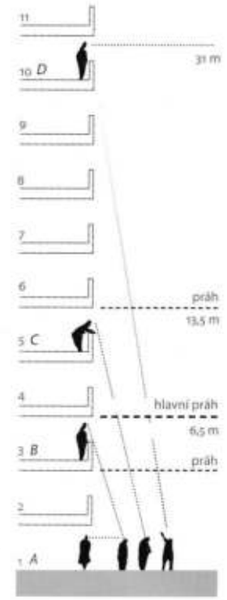
Co se týče oblastí, Lynch zjistil, že lidé si je nejvíce spojují s místní sociální strukturou obyvatel, která oblastem často dává specifický charakter. Uzly obyvatelé denně užívají a mívají k nim proto hluboký vztah – často jde o nejdůležitější místa sociální komunikace. Významné body slouží ve městě nejen k orientaci, ale často přímo symbolizují určité místo a vzbuzují v obyvatelích hrdost i pocit sounáležitosti.

Lynch opakovaně upozornil a na příkladech doložil, že narušení obrazu města či dokonce jeho částečná destrukce může výrazně prohloubit sociální problémy v daném místě, např. se v takové lokalitě mohou kumulovat nepřizpůsobivé osoby. Je tedy úkolem urbanistů a architektů, aby plánovali prostory, které mají ze sociálního hlediska kladné vlastnosti.

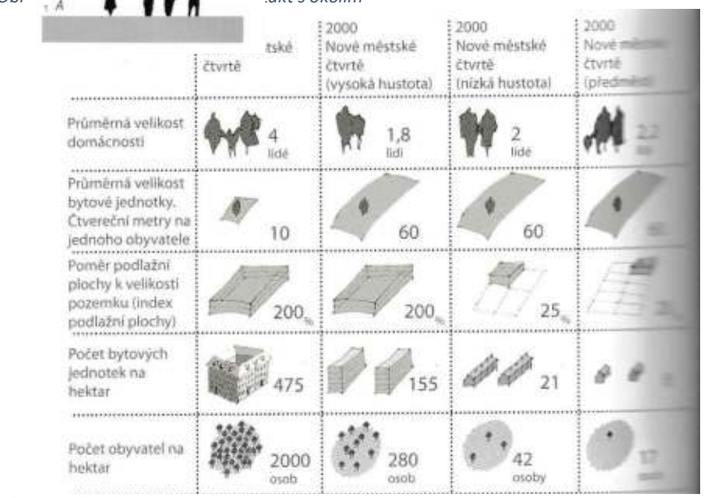
Na druhou stranu Camillo Sitte byl přesvědčen, že město je především prostorem pro život člověka, a proto například náměstí není volný či dopravní prostor, ale především a hlavně prostranstvím určeným k veřejnému životu. Největší pozornost proto věnuje – s odvolávkami na příklady z historických měst či estetickým pravidlům - tvorbě městského prostoru. Přitom upozorňuje na potřebu vhodných proporcí, správného umístění dominant apod. Za zmínku stojí skutečnost, že ačkoli Sitte sám nemá v oblibě rovné a pravoúhlé tvary, uznává, že i s nimi je možno vytvořit město přívětivé a umělecky působivé.

Podle Sitteho se při navrhování a tvorbě měst „V technickém ohledu vykonalo velmi mnoho a naopak v ohledu uměleckém téměř nic.“[10] Městské čtvrti Sitte navrhoval podle klasických zásad: čitelná kompozice ulic a náměstí, jasný společensky významný střed a vedle toho klidné, prosvětlené, ale nepříliš široké ulice. To vše ukazuje jasné vědomí toho, co je potřeba k pohodlnému a příjemnému městskému životu.

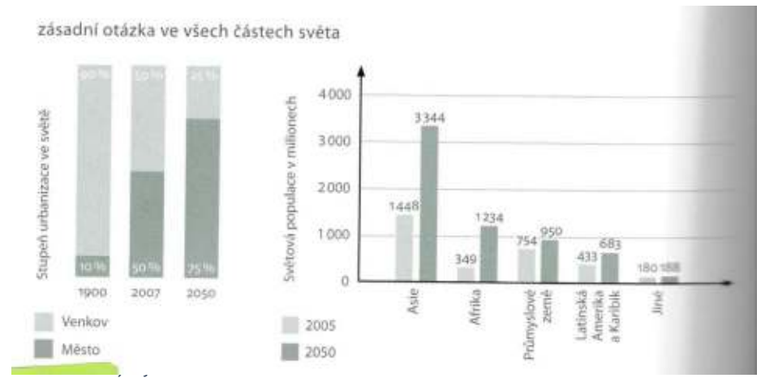
Z pohledů těchto autorů vyplývá, že města mají být pro lidi. A aby tomu tak opravdu bylo, potřebují ulice, náměstí a uzlové body, kde lidé mají touhu a radost trávit svůj volný čas.



Obr :akt s okolím



Obrázek 54 12 bodů pro kvalitní městský prostor



[10] SITTE, Camillo. *Stavba měst podle uměleckých zásad*. 2. české vyd. Přeložil Vladimír BURIÁNEK. Brno: ÚÚR, 2012. ISBN 978-80-87318-21-8. s. 13

Sídliště Fifejdy III

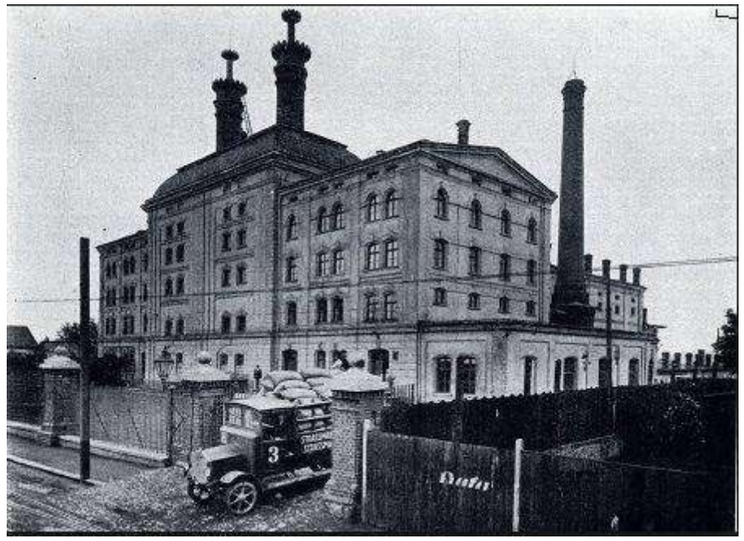
Sídliště Fifejdy se nachází na severozápadě od historického centra Moravské Ostravy. Lokalita sídliště Fifejdy je specifická svým původním účelem, neboť v historii se zde těžily štěrkopísky. V letech 1964 -66 byly Útvarem hlavního architekta zpracovány návrhy na zástavbu těchto asanovaných ploch. Jednalo se o 3 obytné obvody. Hlavním projektantem sídliště se stal Stavoprojekt Ostrava. Stavba sídliště byla zahájena v roce 1976 a ukončena v roce 1985. Dvojice věžových domů na ulici Varenské jsou typem TO6B-BTS, ze kterého vznikl VP-OS, Jedná o mezivývojové články té doby.

Sídliště Fifejdy III je napojeno na sídliště Fifejdy II severozápadní komunikací za areálem Akciového pivovaru Ostravar. Z jihovýchodu je napojeno na nemocniční areál Městské nemocnice Fifejdy a Sad Milady Horákové. Ze západu navazuje na areál sportoviště Ostravské Univerzity. Ze severovýchodní strany tvoří limitu komunikace Hornopolní a v jejím závěsu dálnice D56 spolu s komunikací Mariánskohorskou. Dále se sídlištěm Fifejdy II a III sousedí na východě areál autosalonů Heller a nové kancelářské budovy The Orchard s hotelem Park Inn. Sídliště negativně ovlivňují chemické závody v severozápadním směru v katastru Mariánských hor, díky nim jsou zde časté problémy s ovzduším.

Ulici Varenskou původně tvořila jen polní cesta do Mariánských Hor kolem tehdejšího hřbitova. Do současné podoby byla ulice přestavěna roku 1981 v rámci výstavby sídliště Fifejdy-III. Zdejší domy vzniklé v rámci výstavby sídliště Fifejdy-III měly původně (1983) tvořit tři nové ulice s názvy: Dykova (souběžná ulice s Varenskou), Gabriely Preissové (spojka mezi Sládkovou a Varenskou) a Boženy Benešové (krátká kolmá ulička).

Zeleň

V oblasti se nachází listnaté stromy ve stáří cca 40-ti let a pruh ochranné zeleně mezi sídlištěm a ulicí Hornopolní, který je zhruba 25 let po výsadbě a již plní svou funkci. Velké dřeviny v sídlišti dožívají. Pro zdejší sídliště je typická skladba dřevin, kterou tvoří javory, břízy, jírovce, jinany, platany, jerlíny, duby. Z jehličnanů jsou zde zastoupeny hlavně borovice černé, smrky a jedle. V rámci náhradních výsadeb bylo sídliště doplněno především o drobnější kvetoucí druhy, jako jsou sakury, střemchy, okrasné jabloně, okrasné hrušně, muchovníky. Vysazovaly se zde drobné aleje podél hlavních komunikací v sídlišti pro podpoření řádu ve složitém uspořádání cest. Nachází se zde hřiště minikrajina Kurta Gebauera.



Obrázek 55 Strassmannova sladovna

Obrázek 47 Výstavba Kotasova stadionu

Obrázek 57 Most přes železnici

Obrázek 58 Ředitelství společnosti Budoucnost

Obrázek 59 Dnešní stav ředitelské vily

Obrázek 60 Pohled na začátek Cihelní ulice

Okolí Strassmannovy sladovny mělo být původně doplněno náměstím v místě dnešního mimoúrovňového křížení ulic Cihelní a Českobratrské, ale roku 1895 od tohoto plánu bylo upuštěno a jeho prostor zůstal zastavěn domy. Z tohoto důvodu zde vzniká dnes už nepochopitelný přechod názvů ulic Cingrova a Cihelní. Ulice byla lemována nízkou zástavbou a na její východní straně se nacházel zimní stadion Josefa Kotase. Na ulici Cingrově vznikly v okolí dnešních Frýdlantských mostů roku 1921 dva bloky sociálních obytných domů. Roku 1904 zde vznikl Cingrův sad na odkoupených pozemcích Severní dráhy Ferdinandovy a na místě zrušeného rybníčku.

Vývoj

Cihelní ulice patří mezi staré ulice Ostravy. Původně lemovala zaniklé ostravské rybníky a po jejich vysušení trať Báňské dráhy. Dnes je rozdělena na několik úseků, které jsou mezi sebou mimoúrovňově napojeny.

Českobratrská ulice vznikla roku 1890 po přebudování starého katolického hřbitova na park (dnešní Husův sad) a nejstarší zástavba pochází z let 1901 - 1912. Další výstavbou budov a nové střelnice (později část Komenského sadů) získala tato ulice na významu a roku 1920 zde byla postavena i dřevěná lávka přes řeku Ostravici. Ta byla roku 1939 nahrazena novým mostem, který však zůstal zničen válečnými událostmi roku 1945. Jeho náhrada, "most Pionýrů", byl dostavěn až v roce 1960. Výbuch plynu roku 1976 tento most zcela zničil a bylo tak rozhodnuto vystavět nový most i s estakádou kolem Bazal a mimoúrovňovým křížením Bohumínské ulice roku 1986. Po roce 1990 byla rozšířena a přestavěna západní část ulice severně od sladovny, která nesla název Hornorybnická, neboť se zde původně nacházel rybník, což si vyžádalo demolici původní zástavby a následně zůstal přestavěn i most přes Báňskou dráhu (2007 - 2011).

Sladkova ulice ohraničuje území sídliště Fifejdy III a areálu pivovaru. První blok domů vznikl roku 1928, obytný celek domů na západní straně pak roku 1937. Roku 1960 zde vznikly garáže ČSAD a stadión odborářů. Ulice byla několikrát prodloužena směrem na západ. Roku 1986 zůstala ulice přerušena a z oddělených částí byly vyčleněny dvě samostatné ulice: na západě ulice U Stadiónu a na východě Sládkova ulice.

Nemocniční ulice patří mezi staré ostravské ulice vedoucí od roku 1872 k novému městskému hřbitovu na Fifejdách. V letech 1885 - 1898 zde vznikaly budovy městské nemocnice. Moderní výstavba v ulici proběhla v letech 1890 - 1898. Západní úsek kolem hřbitova byl zrušen při výstavbě krematoria roku 1925. Roku 1940 byl ve

Obrázek 61 Pohled na okolí haly Tatran

Obrázek 62 Zimní hřiště (Kotasům stadion)

Obrázek 63 Hospoda u Slunce (Cingrova ulice)

Obrázek 64 Pivovar Ostravar

Obrázek 65 Pivovarská restaurace

Obrázek 66 Městské domy u náměstí Republiky

východní části ulice vybudován podchod pod Báňskou dráhou. V roce 1953 byla při výstavbě haly Tatran zrušena východní část ulice. Při rozšiřování Městské nemocnice byla zrušena část ulice v jejím areálu a vznikl tak západní oddělený úsek.

Porážkova ulice původně malá ulička kolem brusírny, která byla roku 1880 přebudována na hostinec a zárodek budoucích městských jatek. Později (v letech 1898 - 1911) byla tato ulice vedoucí kolem Frýdlantské dráhy prodloužena dále na sever kolem jatek až k novým továrnám. V současnosti se plánuje její prodloužení severním směrem k Mariánskohorské ulici.

Místecká ulice je významná ostravská komunikace směrem na jih, která je dlouhodobě etapovitě přestavována na silnici I. třídy/ 56. Vznikla roku 1890 jako ulice ve Vítkovicích. V roce 1964 byl zprovozněn nový úsek Místecké ulice od Polanecké spojky po Rudnou. Úsek ulice v Moravské Ostravě byl provizorně zprovozněn v roce 1983 a dokončen roku 1985. Následně byl zcela přebudován jižní úsek ulice na moderní čtyřproudovou komunikaci. Nejsložitější úsek mezi závody VŽ (rourovna a vysoké pece) byl přestavěn na 4 proudovou komunikaci v letech 1998 - 2002 (zprovozněn roku 2000). Prodloužení Místecká. I. a II. - stavba proběhla v letech 2008 - 2012 jako úseky od D1 po Českobratrskou. Stavba Místecká III. má výhledově vzniknout v prostoru současné Cingrovy ulice, čímž dojde k propojení se stávající Místeckou ulicí. Do roku 2020 je plánováno dostavění prodloužené Místecké (III. stavba) a její název bude prodloužen až k dálnici D1.

Obrázek 67 Konec dnešní Českobratrské ulice v pozadí městské domy u sladovny

Obrázek 68 Prostor okolo sídliště Fifejdy III

Obrázek 69 Křižovatka Českobratrské a Cihelní

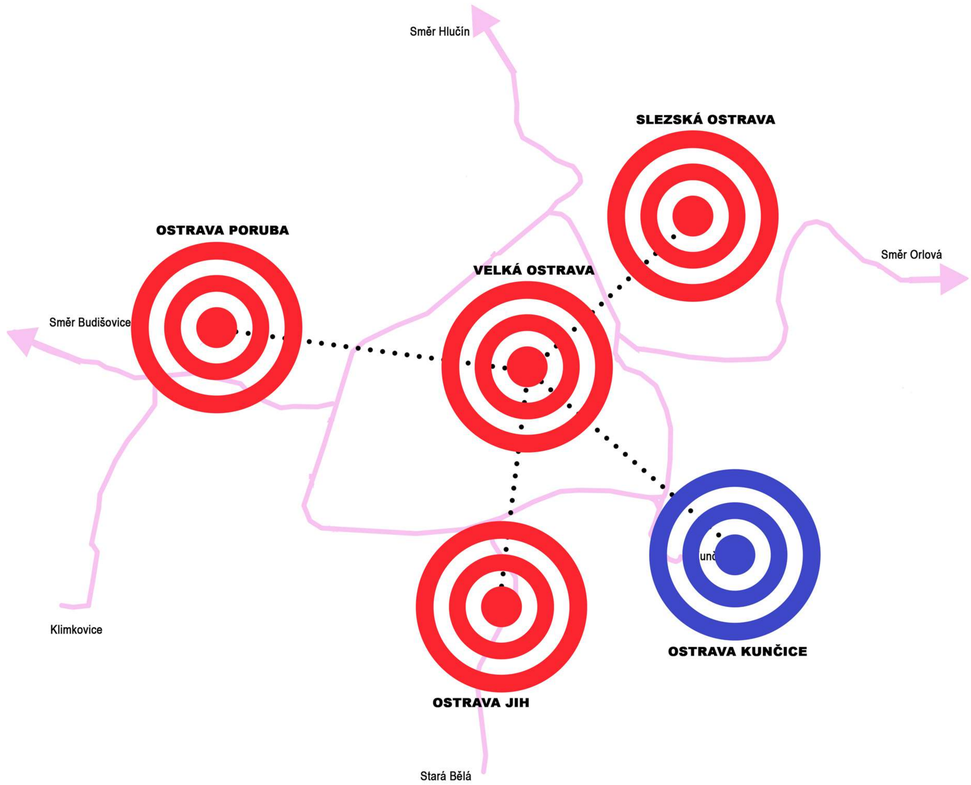
Obrázek 70 Nemocnice Fifejdy

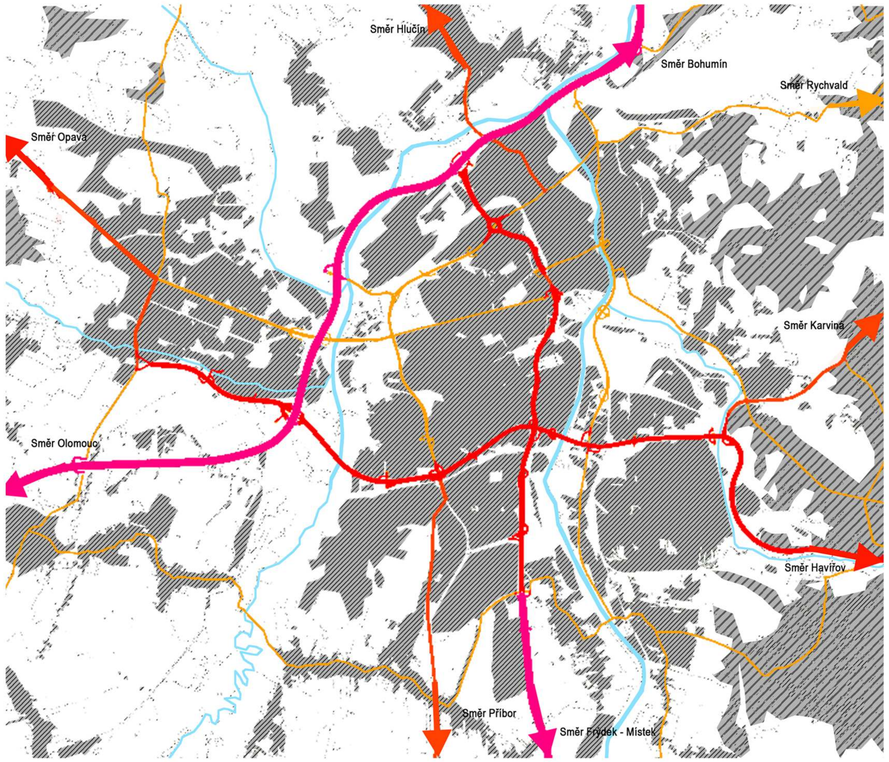
Obrázek 71 Cirkus Beskyd (frýdlantské mosty)

Obrázek 72 Důl Jiří na Cihelní ulici

Měřítko katastrálního území

Základním rozborem z Ateliéru Architektury III bylo měřítko katastrálního území Ostravy. V něm byla analyzována dopravní struktura města na okolí. Zkoumání bylo zaměřeno i na železniční okruh Ostravy, který vytváří z původní Velké Ostravy samostatný ostrov napojený na ostatní obvody. Ale zároveň vytváří tyto koridory bariéry v území, které jsou neprostupné pro chodce a cyklisty.



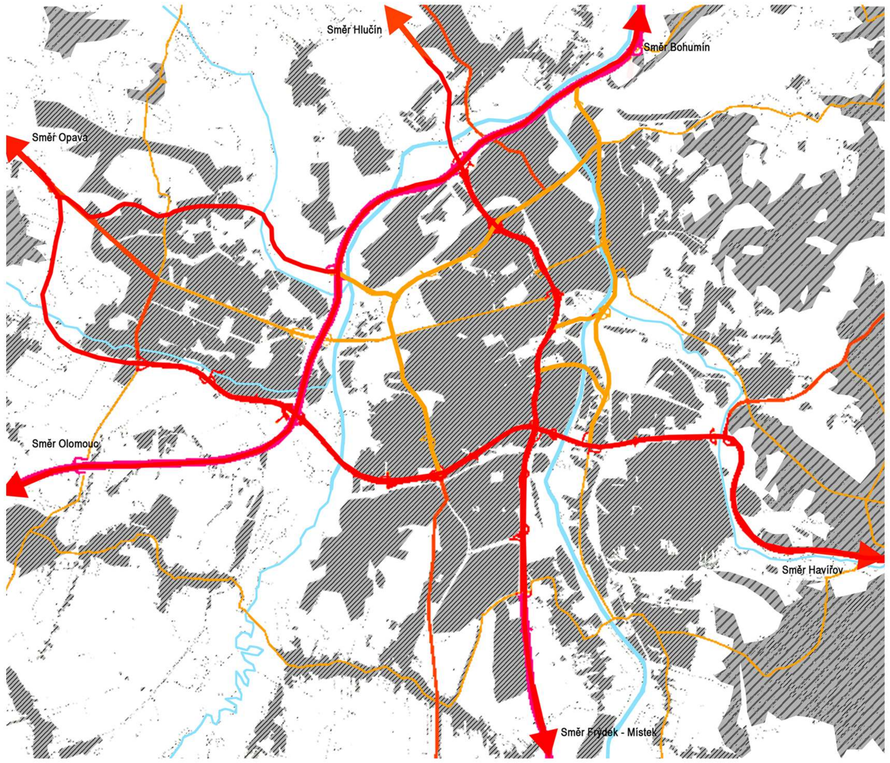


Legenda

- Dálnice
- Silnice I. třídy
- Silnice II. třídy
- Ostatní

Měřítko 1:200 000

Doprava

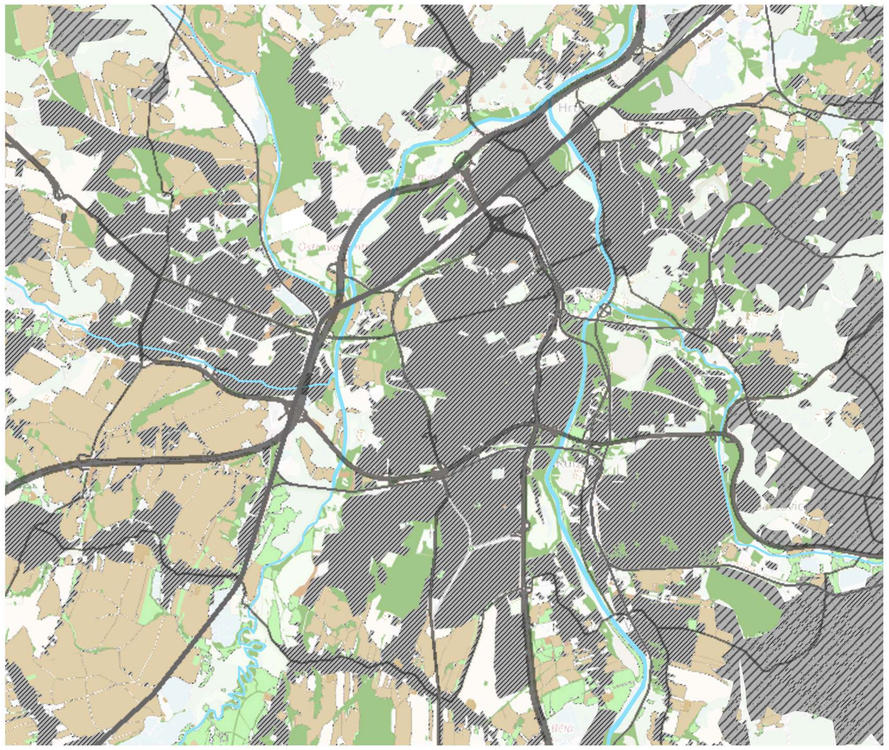


Legenda

- Zastavěné území
- Zastavěné území
- Dopravní okruh
- Odlehčovací propojky
- Řeky

Měřítko 1:200 000

Dopravní okruh

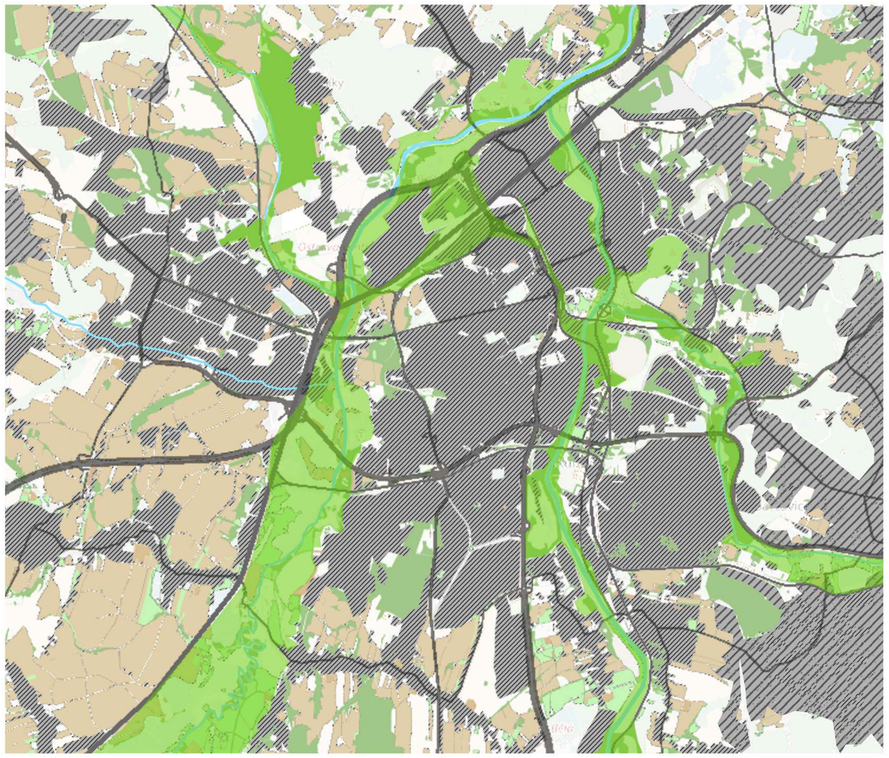


Legenda

- Louka
- Zemědělská půda
- Lesy
- Řeky

Měřítko 1:200 000

Zeleň

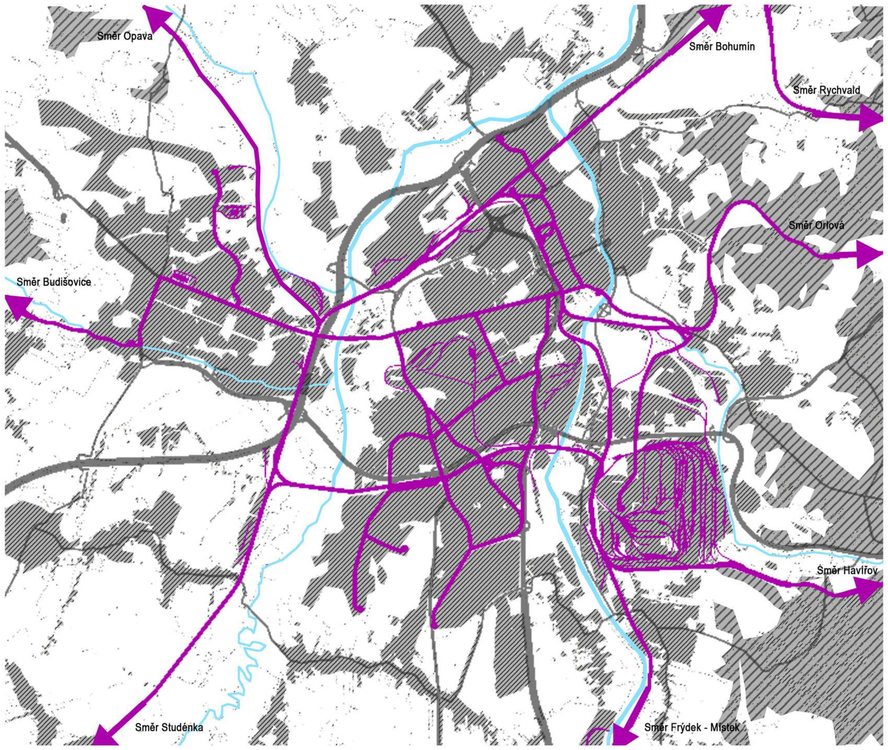


Legenda

- Louka
- Zemědělská půda
- Lesy
- Zelený prstenec
- Řeky

Měřítko 1:200 000

Zelený okruh

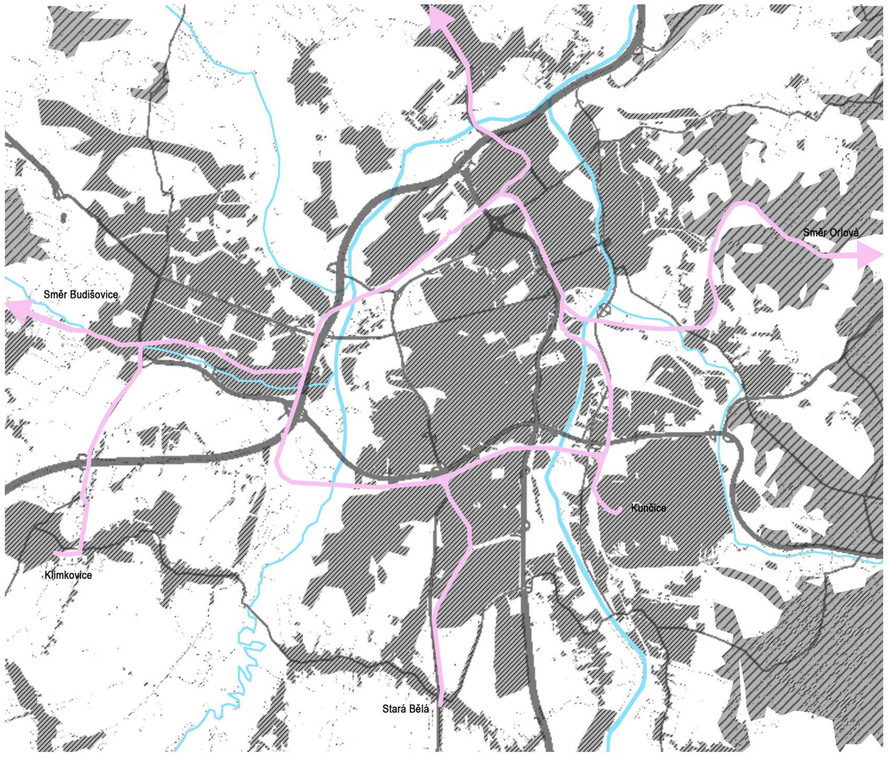


Legenda

- Zastavěné území
- Zastavěné území
- Rozhod trati 1435 mm

Měřítko 1:200 000

Rozchod železnice



Legenda

- Zastavěné území
- Zastavěné území
- Železniční okruh
- Dopravní okruh

Měřítko 1:200 000

Železniční okruh

Směr Hlučín

Směr Bohumín

Směr Opava

SLEZSKÁ OSTRAVA

5 OB/Ha

OSTRAVA PORUBA

50 OB/Ha

VELKÁ OSTRAVA

29 OB/Ha

Směr Orlová

Směr Budišovice

Směr Olomouc

64 OB/Ha

4 OB/Ha

Směr Havířov

Klimkovice

OSTRAVA KUNČICE

OSTRAVA JIH

Stará Bělá

Směr Frýdek - Místek

Legenda

- Zastavěné území
- Zastavěné území
- Dopravní okruh
- Odlehčovací propojky
- Železniční okruh
- Řeky
- Města

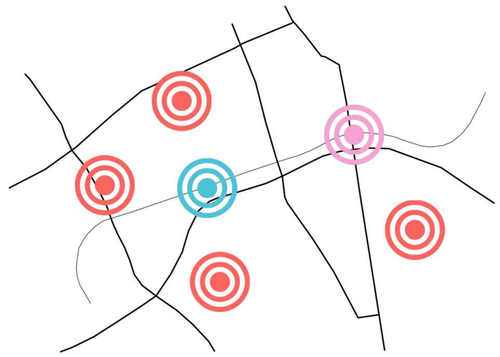
Měřítko 1:100 000

Okruhy přepravy

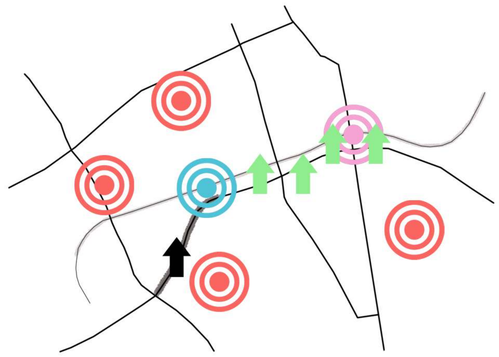
Měřítko územního plánu

Dalším výstupem je území vymezené územním plánem z Ateliéru Architektury III. Měřítko nám umožňuje přehledné vazby řešeného území na okolí. Vidíme zde dobré dopravní napojení, ale bohužel velké územní bariéry tvořené železniční tratí a také od hlavního přivaděče na dálnici, rychlostní komunikaci - ulice Místecká, která je natolik podstatná, že v území vytváří neprostupný bod. Po důkladném seznámení se s územím vyvstala otázka vhodnosti možného srůstu území rozděleného územními bariérami. Pro uplatnění principu homogenizace přichází fakt historický, neboť toto území ve své větší polovině bylo homogenně napojeno na území jak prostorově, tak funkčně. Představa kvalitního pěšího propojení sídlišť Fifejdy a Šalamouna s centrem Moravské Ostravy a Přívozu je reálna za předpokladu částečného obnovení původních historicky funkčního využití území a historických stavebních stop. Princip homogenizace jde vysvětlit jako prorostení dvou oddělných městských částí městskou zástavbou, ale i vhodného veřejného prostoru, který vytváří možnost komunikace a socializace pomocí funkce, která je postrádaná ve dvou rozdělených městských částech.
Princip homogenizace je navrhován v místě mezi Frýdlantskými mosty a Českobratrskou ulicí, dále areálu Budoucnosti, v prostoru bývalého dolu Jiří, kde historicky tato vazba byla. Ve zbylé nejmenované části směrem na městskou část Přívoz je tento princip téměř nereálný, z důvodu nepřímého vzájemného vztahu dvou městských částí, je zde ale možnost změny využití bývalého Seřazovacího nádraží a propojení na Depo Ostravského dopravního podniku.
Důležitým bodem studie území bylo vytvoření spojení Hlavního nádraží Ostrava s DOV automobilovou, hromadnou dopravou, ale i pěší a cyklotrasou podél železnice. Šlo o posílení vazby na nové využití území. S tímto bodem souvisí úzce i vytvoření brán do centra města. Brány mají upozorňovat na významné městské bulváry potažmo vstupy do centra města. Při příjezdu do centra města Ostravy míjíme reprezentativní prostory na symbolických bránách. Jejich úkolem je nás upozornit na vstup do centra města. Jeden z těchto reprezentativních prostor je okolí bývalé sladovny Strassmann, který tvoří balastní prostor ulice a nachází se zde brownfield tesařské továrny při vjezdu do centra města.
Neméně důležitým bodem je i vytvoření roštu, který bude funkčně jako stehy na ráně, působit k jejímu zacelení a srůstu. Rošt je tvořen přemostěními územních bariér i jejich podkopáním, aby účinně fungoval. S možností sestupu/výstupu na území obklíčené dopravními bariérami.

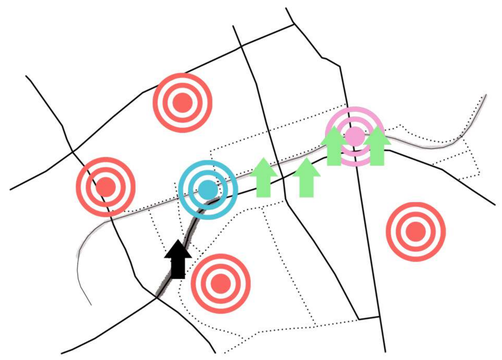
V oblasti se nachází přemíra průmyslových a administrativních objektů. Celkové rozložení funkcí je členěno na monofunkční sekce. Občanská vybavenost se centralizuje v okolí křížení ulice 28. října a Místecké. Administrativa a další pracovní objekty na ulici Místecké. Bydlení je od sebe selektováno rušnými městskými tepnami. Celá oblast je rozdělena železnicí s ochranným oplocením.



Prvním krokem ke zlepšení monofunkčnosti a sekčnosti je zmírnění bariér, které tvoří dálniční přivaděč se svým valem a také mosty na Českobratrské ulici a 28. října. Val který tovří analogické hradby musí být nahrazen pilíři, které prostor opticky i fyzicky propojí a dodají mu rytmus. Mosty a jejich okolí potřebují zahuštění zástavby a vytvoření atraktivního spojení mezi centrem a sídlišti.



Druhým krokem ke zlepšení monofunkčnosti a sekčnosti je propojení a doplnění původních ulic a zokruhování dopravy. Padnou bariéry, které způsobovalo propojení jen pomocí tří hlavních bodů (podjezd a 2 mosty).
Dále se vytvoří prostor pro bezpečné přecházení liniových staveb. Součástí je i dořešení bezprostředního okolí železnice

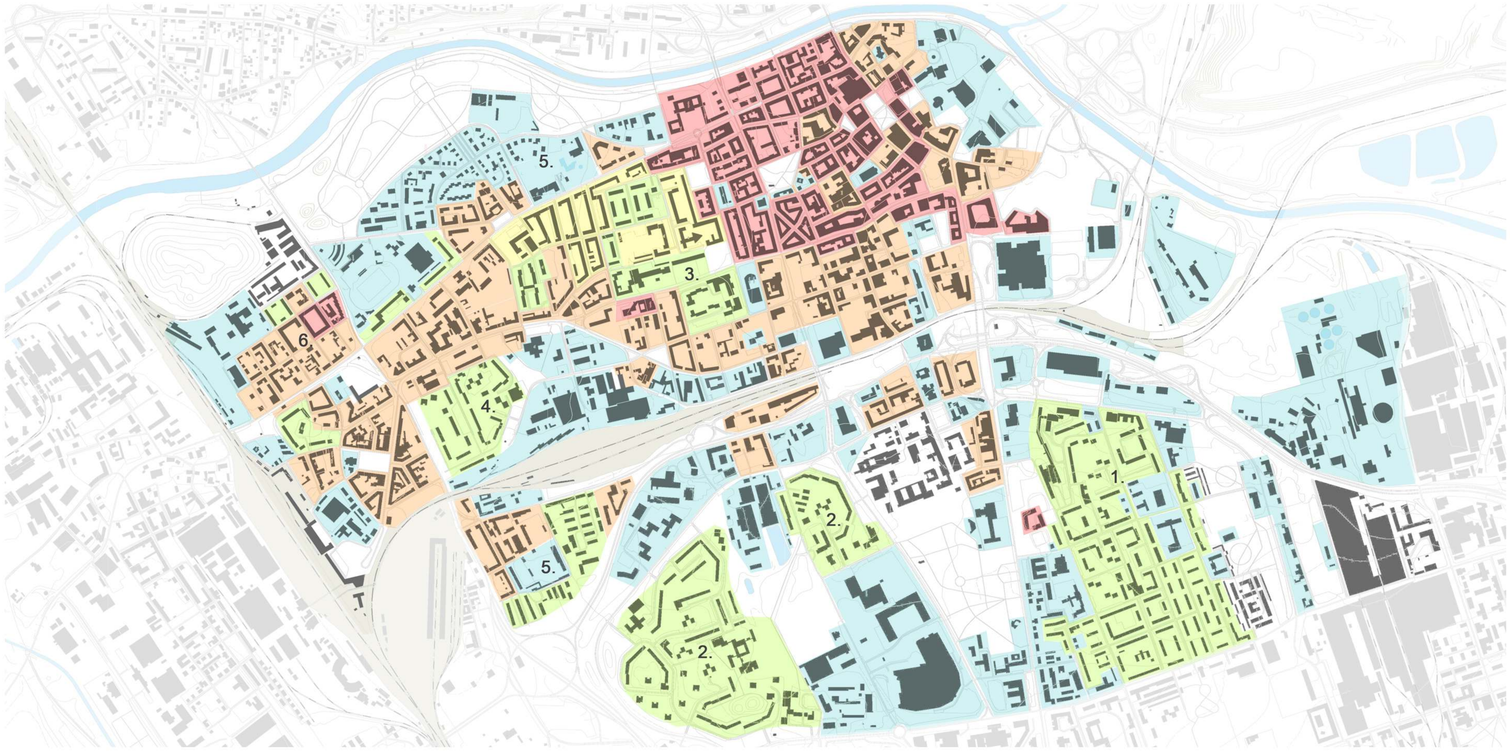


Legenda

Stávající objekty

Měřítko 1:20 000

Pharsův plán Ostravy



Legenda

Bloková struktura
Neúplná bloková struktura
Polobloková struktura
Sídlištní struktura
Bodová struktura
Ostatní

1. Sídliště Šalamouna
2. Sídliště Fifejdy II a III
3. Sídliště Jindřich
4. Sídliště Jirská
5. Oblast Jílová
6. Oblast Gebauerova

Měřítko 1:20 000

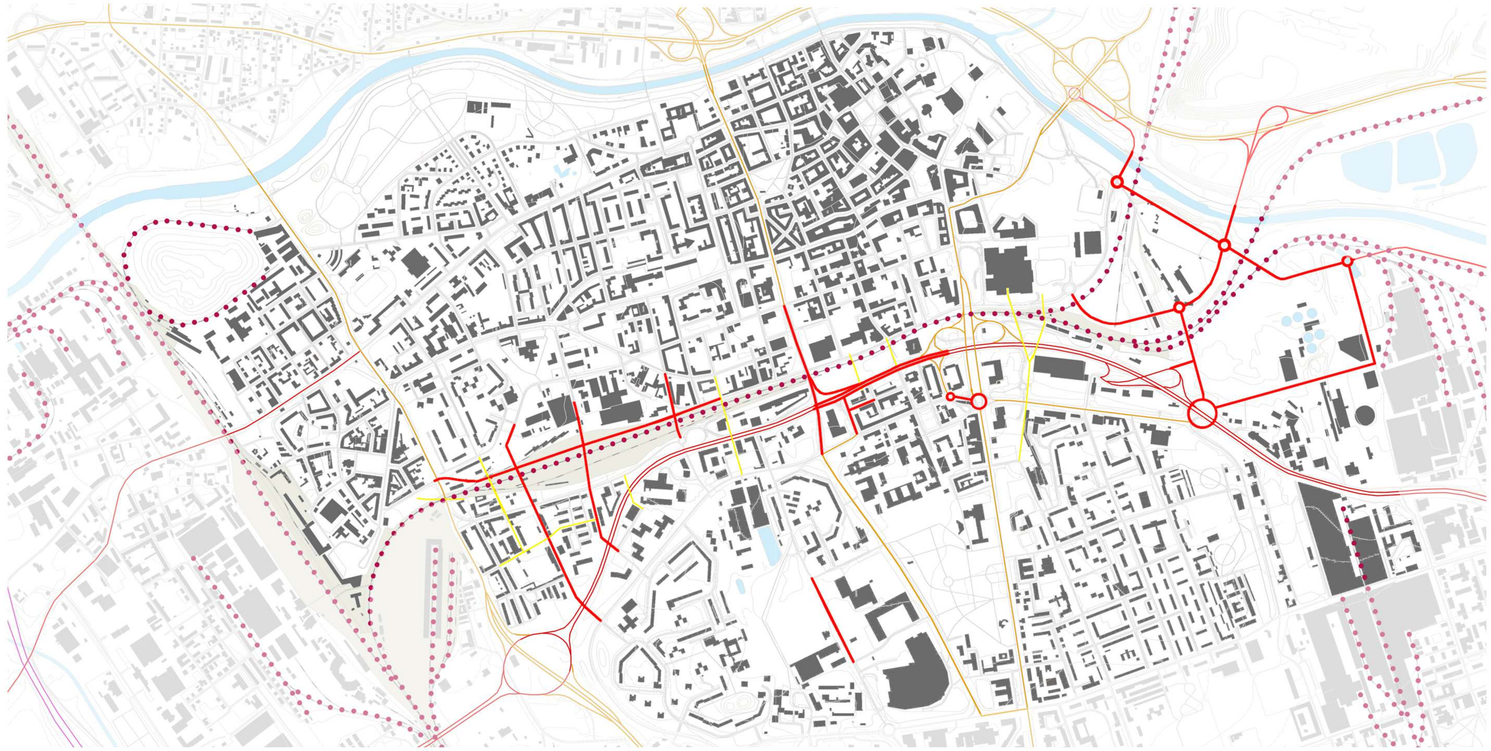
Schwarzplan

Legenda

- Silnice I. třídy
- Silnice II. třídy
- Ostatní komunikace
- Železnice

Měřítko 1:20 000

Stávající doprava



Legenda

- Silnice I. třídy
- Silnice II. třídy
- Ostatní komunikace
- Železnice
- Nové komunikace

Měřítko 1:20 000

Navrhovaná doprava

Legenda

- Vozidlová doprava
- Tramvajová doprava
- Železniční doprava
- Pěší doprava
- Zastávka vozidlové dopravy
- Zastávka tramvajové dopravy
- Zastávka železniční dopravy

Měřítko 1:20 000

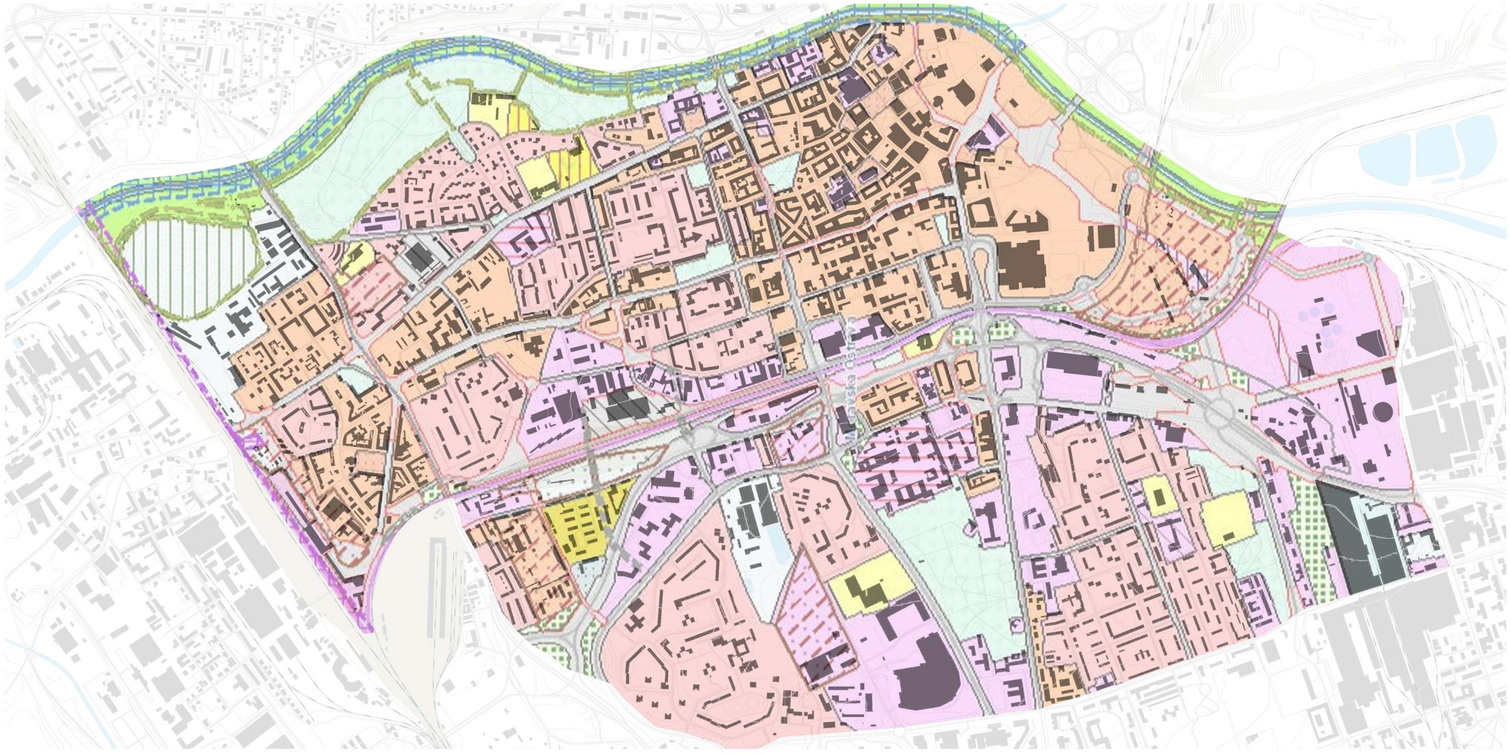
Stávající MHD doprava

Legenda

- Vozidlová doprava
- Tramvajová doprava
- Železniční doprava
- Pěší doprava
- Zastávka vozidlové dopravy
- Zastávka tramvajové dopravy
- Zastávka železniční dopravy
- Vozidlová doprava nová
- Tramvajová doprava nová
- Pěší doprava nová
- Zastávka vozidlové dopravy nová
- Zastávka tramvajové dopravy nová
- Lokálka

Měřítko 1:20 000

Navrhovaná MHD doprava



Legenda

- bydlení v rodinných domech
- bydlení v bytových domech
- sport
- volný čas
- individuální rekreace - zahrady
- občanské vybavení
- občanské vybavení - střední a vysoké školy
- občanské vybavení - věda a výzkum
- občanské vybavení - zdravotnictví
- parky
- veřejná prostranství
- plochy smíšené - bydlení a občanské vybavení
- plochy smíšené - bydlení a služby
- plochy smíšené výrobní - lehký průmysl a občanské vybavení
- plochy železniční dopravy
- DZ14 — plochy železniční dopravy - návrh
- plochy tramvajové dopravy
- DK16/1 — plochy tramvajové dopravy - návrh
- plochy pozemních komunikací (včetně tramvajového pásu)
- DK10 — plochy pozemních komunikací (včetně tramvajového pásu) - návrh
- plochy ostatní dopravy
- DK25 — plochy ostatní dopravy - návrh
- skládka průmyslového odpadu - rekultivace les
- skládka průmyslového odpadu - rekultivace les - návrh
- skládka průmyslového odpadu - technická rekultivace
- těžký průmysl
- lehký průmysl
- plochy technické infrastruktury
- plochy vodní a vodohospodářské
- lesy
- louky
- krajinná zeleň
- ochranná zeleň
- zastavěné území
- ÚS 1 — plochy k prověření územní studií
- PŘ1 — plochy přestavby
- URZ 1 — územní rezervy pro zástavbu městského charakteru
- DK20/R — územní rezerva pro silniční dopravu
- územní rezerva pro silniční dopravu - tunel
- DZ1/R — územní rezerva pro železniční dopravu
- D01/R — územní rezerva pro ostatní dopravu
- C15/R — územní rezerva pro protipovodňové opatření
- hranice katastrálních území
- hranice parcel
- MBK302 — územní systém ekologické stability
- významné pozemní komunikace
- významné železniční tratě
- průplavní spojení Dunaj - Odra - Labe

Měřítko 1:20 000

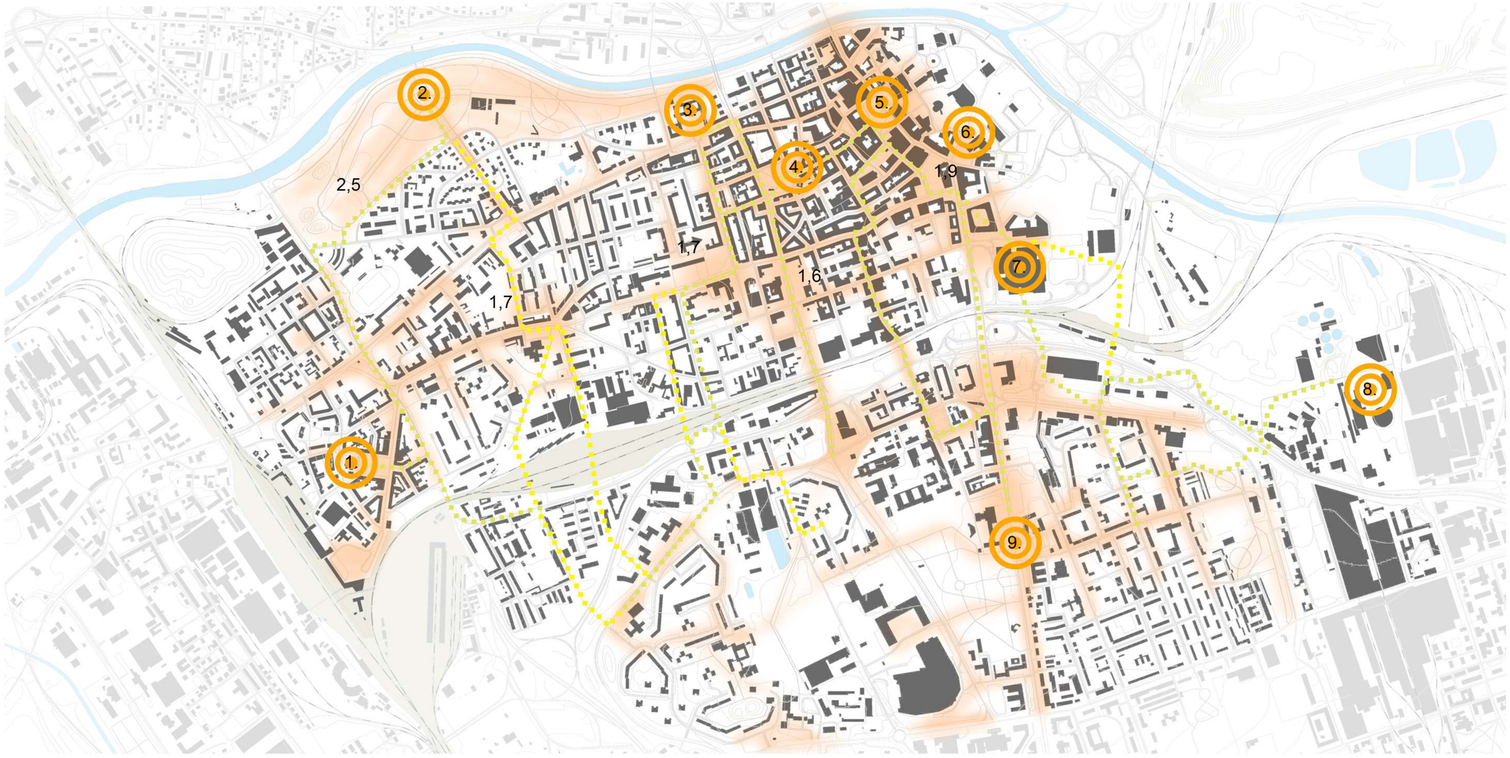
Územní plán

Legenda

- Základní občanská vybavenost
- Regionální vybavenost

Měřítko 1:20 000

Občanská vybavenost



Legenda

- Kostra veřejného prostoru
- Pěší trasy stávající
- Pěší trasy navrhované
- Ohniska

1. Náměstí Svatopluka Čecha
2. Komenského sady
3. Prokešovo náměstí
4. Husův sad
5. Náměstí T. G. Masaryka
6. Náměstí Antonína Dvořáka
7. Nová Karolina
8. Dolní oblast Vítkovice
9. Dům kultury města Ostravy

Měřítko 1:20 000

Kostra veřejného prostoru

Legenda

- Lesní porost
- Městská zeleň
- Vyhražená zeleň
- Zahrádkářské kolonie
- Ochranná zeleň

Měřítko 1:20 000

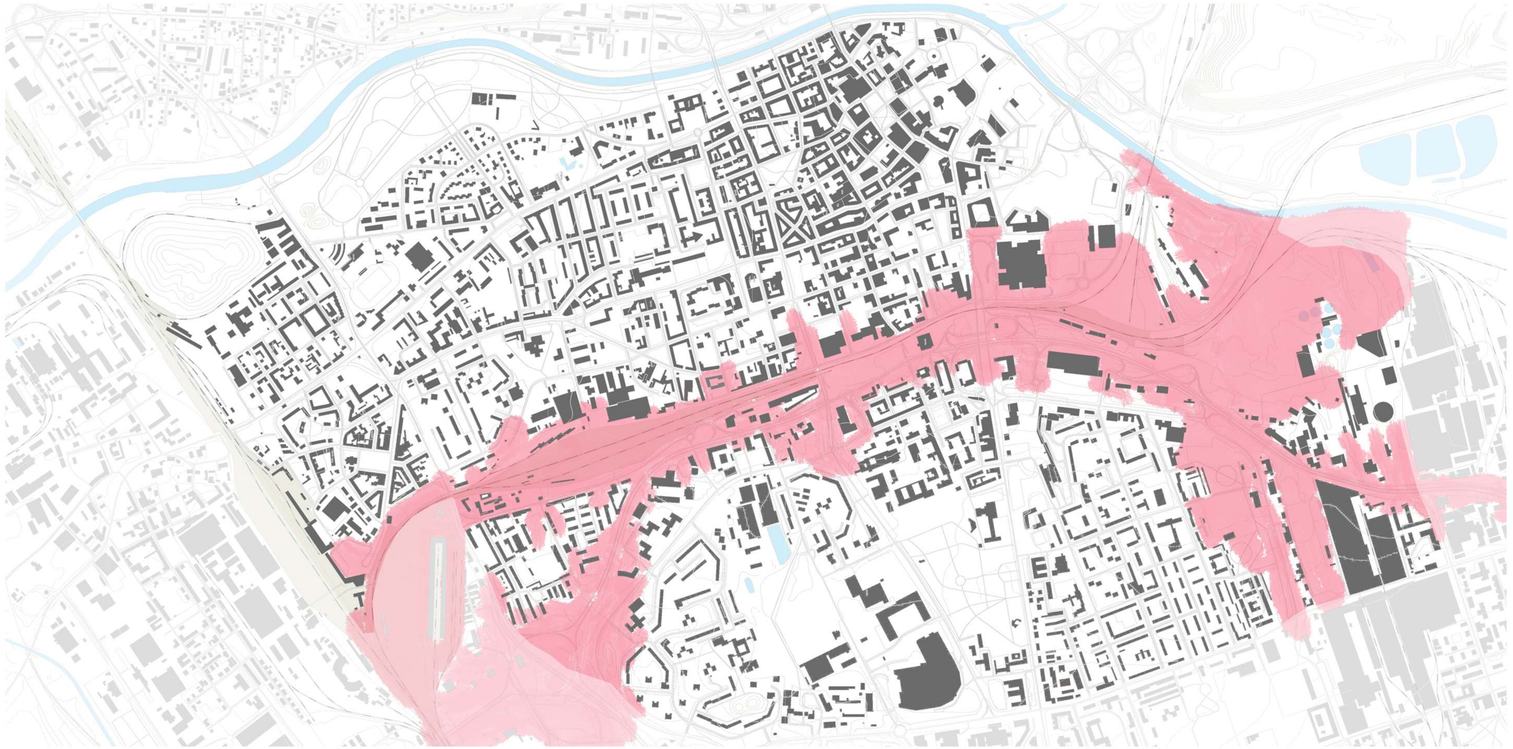
Zeleň

Legenda

- Zeleň podél řeky, stávající
- Zelený pás, navrhovaný

Měřítko 1:20 000

Zelený pás



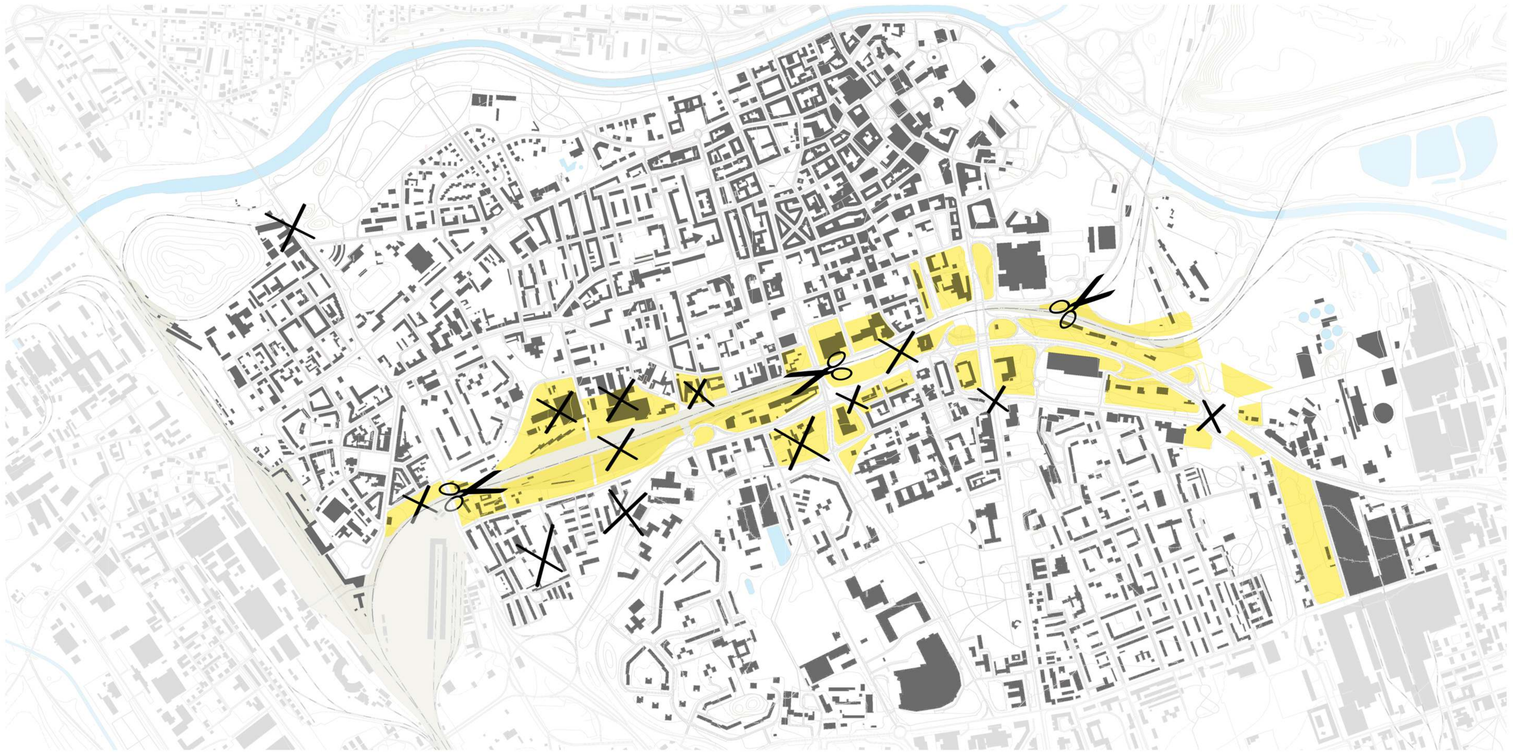
Legenda

Prázdno

Měřítko 1:20 000

-

Prázdno



Legenda

Problémová oblast

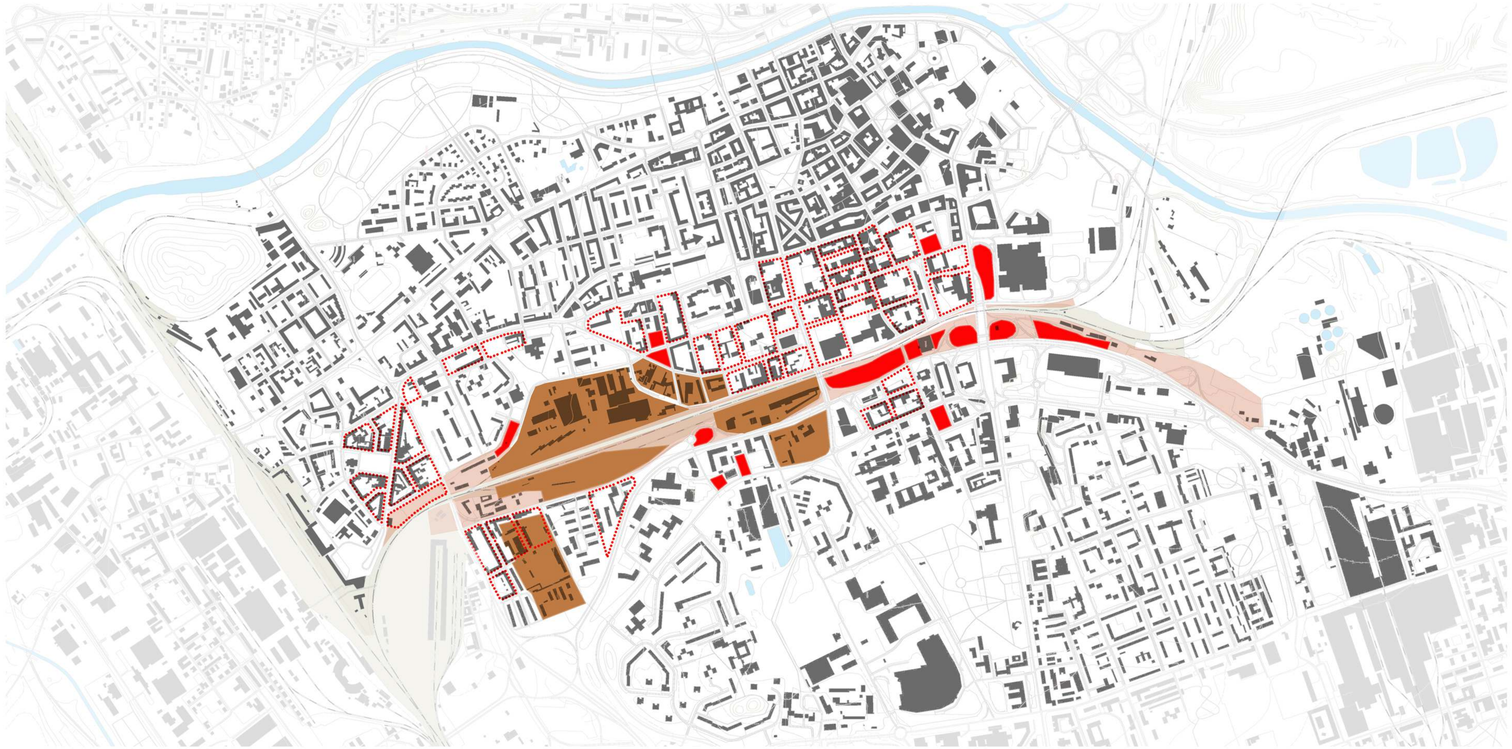
Změna využití kolejiště

Dopravní problémy

Měřítko 1:20 000

-

Problémy

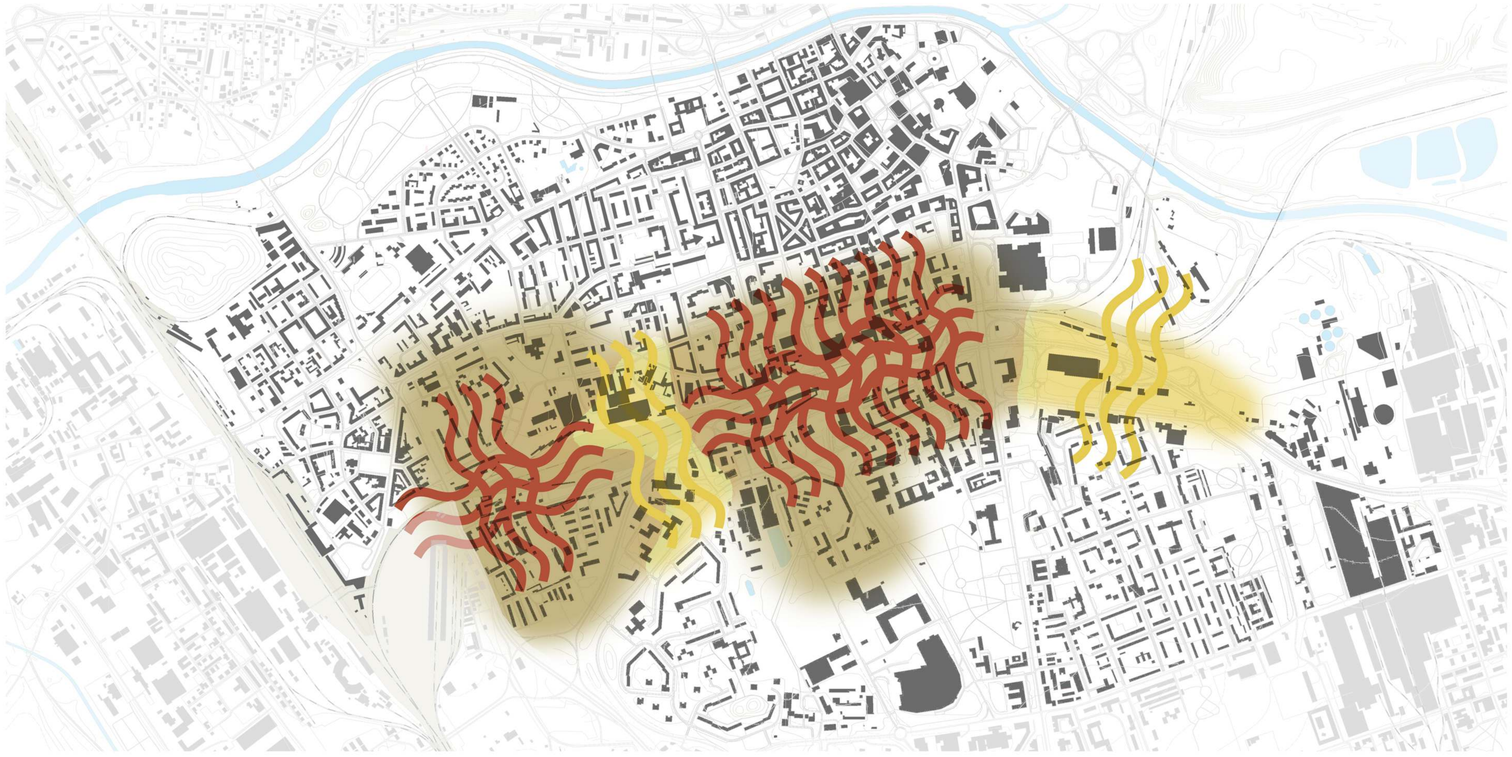


Legenda

- Nevyužívané území železnice
- Přestavbové areály
- Stavební rezervy
- Asanované bloky

Měřítko 1:20 000

Rezervy území

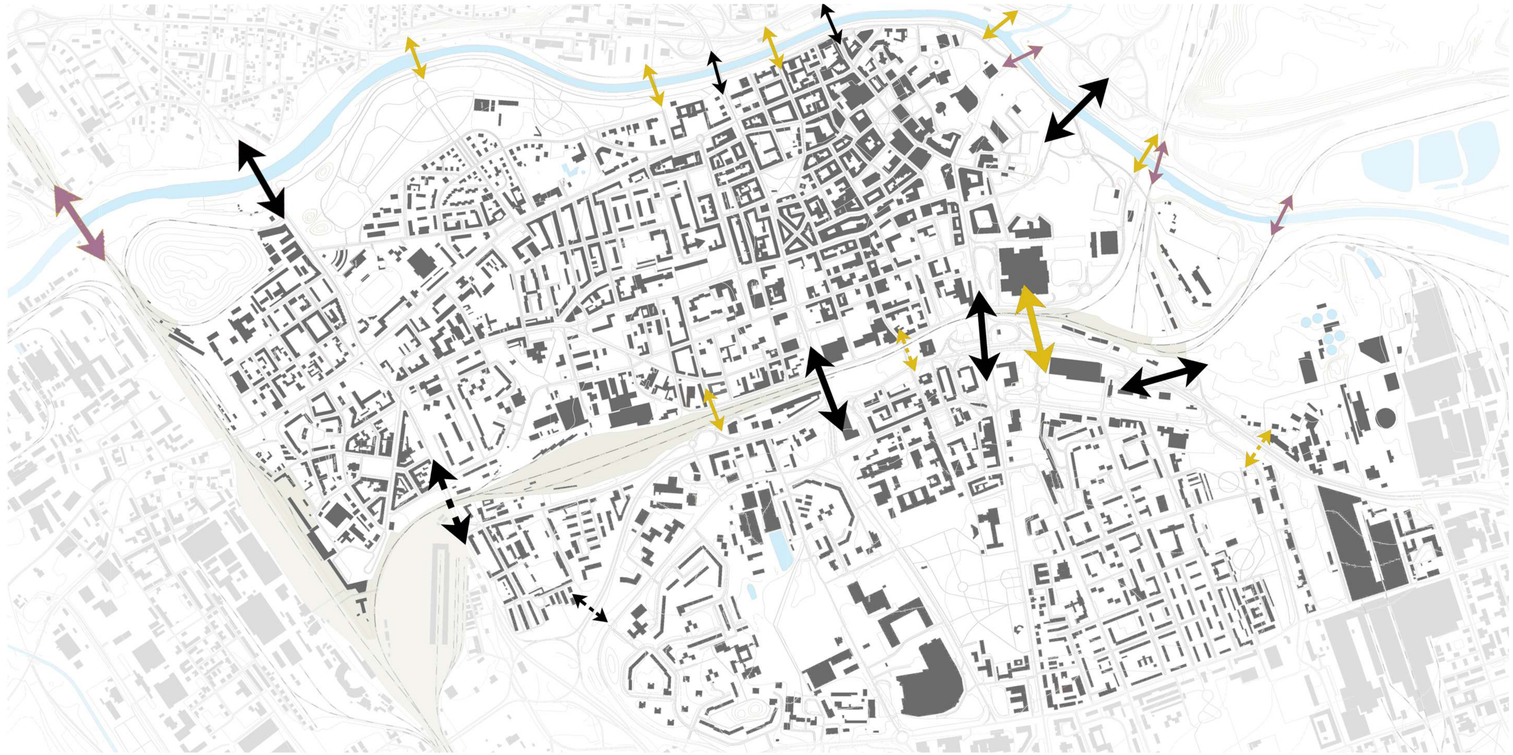


Legenda

- Možnost srůstu města
- Malý potenciál srůstu města

Měřítko 1:20 000

Homogenizace území

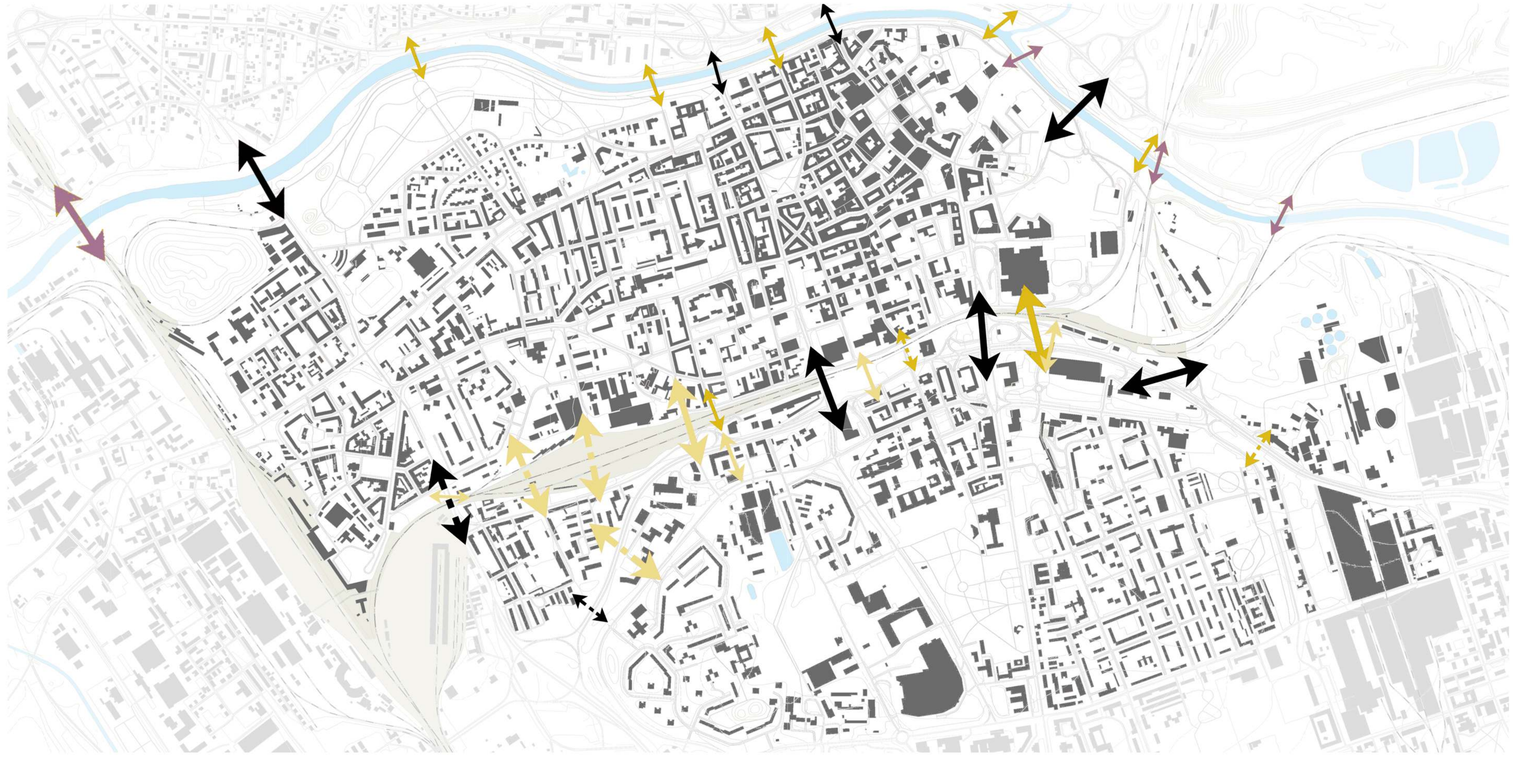


Legenda

- Pěší a automobilová doprava
- Pěší doprava
- Železniční doprava
- Podchod/podjezd

Měřítko 1:20 000

Propojení původní



Legenda

- Pěší a automobilová doprava
- Pěší doprava
- Železniční doprava
- Podchod/podjezd
- Nové propojení

Měřítko 1:20 000

Propojení navrhovaná

Legenda

Stávající objekty
Navrhované objekty

Měřítko 1:20 000

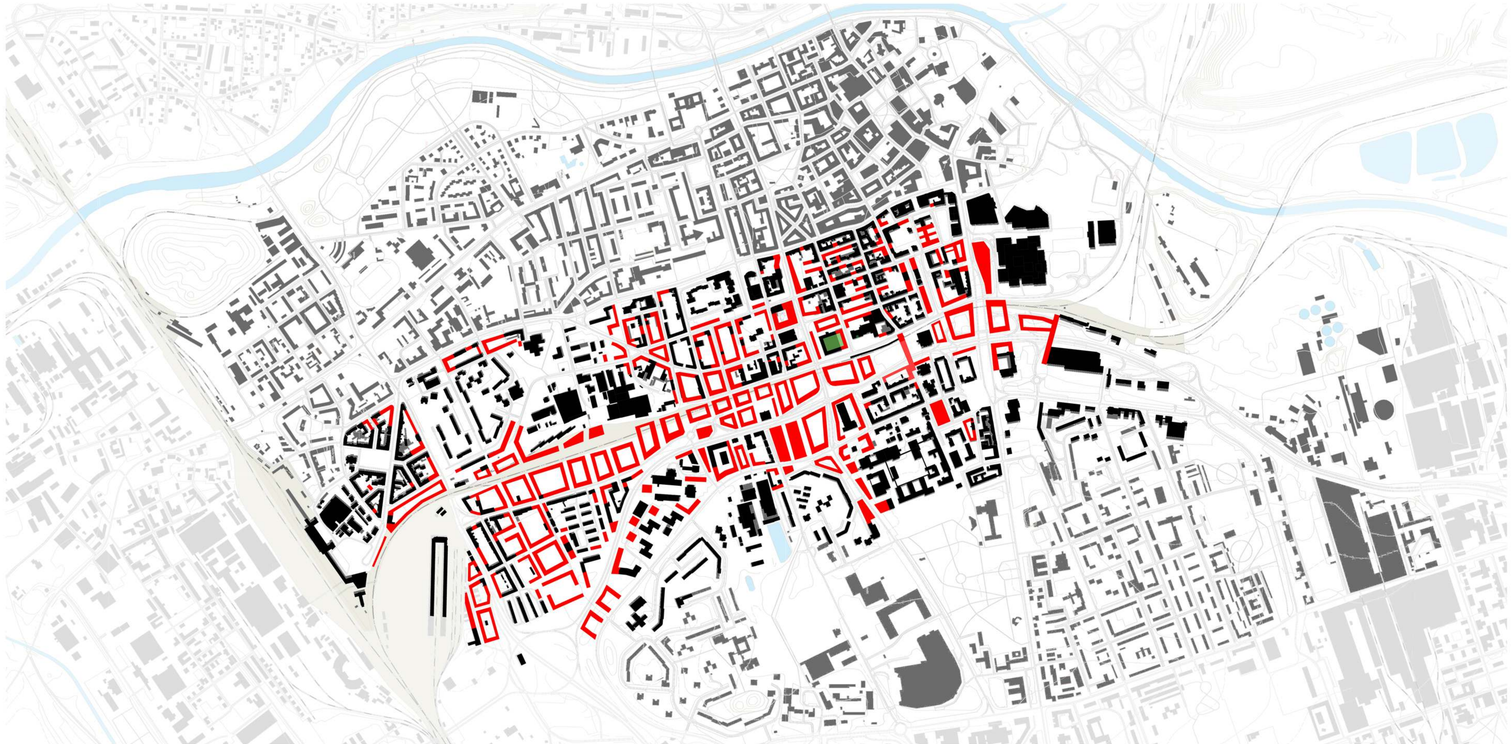
Varianta symbolický pás

Legenda

Stávající objekty

Měřítko 1:20 000

Schwarzplan



Legenda

Stávající objekty
Navrhované objekty

Měřítko 1:20 000

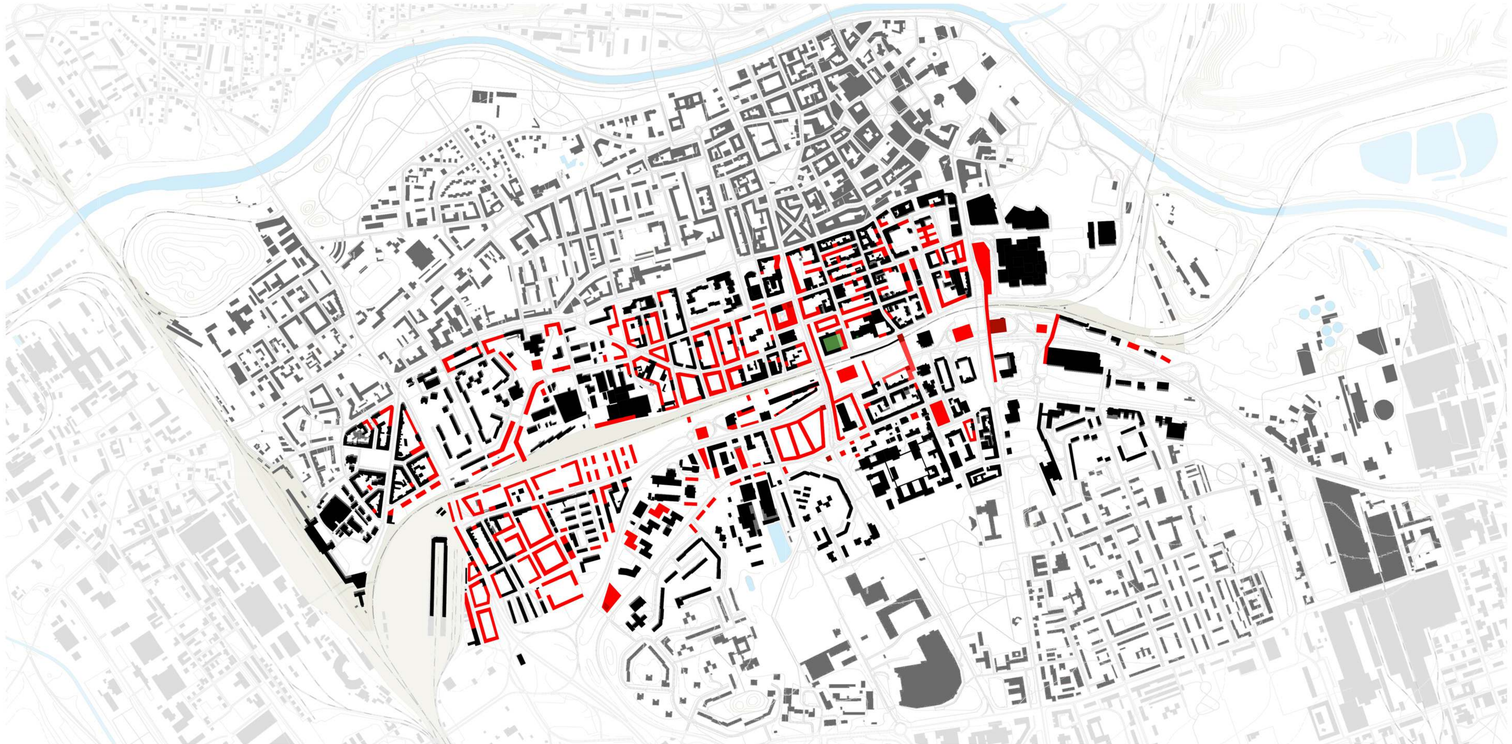
Varianta blokové město

Legenda

Stávající objekty

Měřítko 1:20 000

Schwarzplan



Legenda

Stávající objekty
Navrhované objekty

Měřítko 1:20 000

Varianta akupunktura

Legenda

Stávající objekty

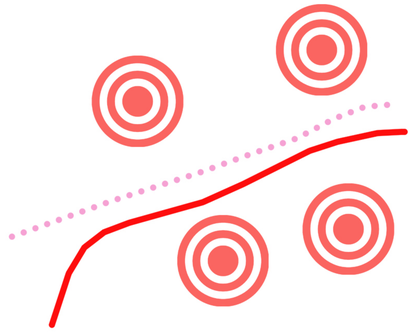
Měřítko 1:20 000

Schwarzplan

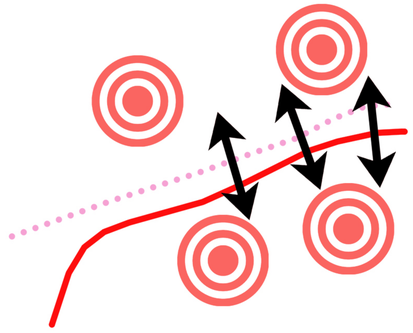
Měřítko regulačního plánu

Výstupem Ateliéru Architektury III bylo také měřítko regulačního plánu. Lokalita zachycená v měřítku regulačního plánu představuje detailní rozbor lokality na úrovni regulačního plánu. Důležitým podkladem pro tuto část jsou historické souvislosti v území získané z narativního zkoumání a veřejně dostupných podkladů. Z nich vyplývá o dané lokalitě pozitivní zjištění. Od přelomu 19. a 20. století je zde doložitelná sounáležitost s Moravskou Ostravou i různorodé funkční využití. Východní část území sloužila převážně k bydlení, západní k těžbě hlín. Jih bydlení a areálu vznikající nemocnice, severní bydlení, skladování a těžbě.
V současnosti je tato lokalita chápána jo „balastní vřed“ na tváři Moravské Ostravy.
Pozitivnímu vnímání nepomáhá ani situování Centra bezpečnostního integrovaného systému a nemocnice.
Významným prvkem je historická budova původního Strassmannovy sladovny, která slouží jako skladovací prostor s jedním křídlem, kde se nachází byty, které byly určeny pro pracovníky sladovny. Vhodnou funkcí tohoto brownfieldu je možnost co-workingového prostoru. Avšak aby tato funkce měla opodstatnění a smysl, je potřeba zabývat se jejím okolím, které je v neutěšeném stavu.
Kromě bariéry ve formě železniční trati, která je prostupná na třech místech a průchodná čistě pro chodce na dvou místech. Je zde stále dosti důležitou neprůchodnou bariérou ulice Místecká. Její problém spočívá hlavně v maximální povolené rychlosti 80km/h, neboť se jedná o dálniční přivaděč, který zároveň tvoří významnou městskou dopravní tepnu. Z tohoto důvodu je zde omezena možnost přecházení na lávky a podchody. Ale v území mezi Frýdlantskými a Českobratrskými mosty je silnice zúžená na 2 jízdní pruhy a i maximální povolená rychlost činí 50km/h, což netvoří přílišnou bariéru na první pohled, ale intenzita vytíženosti je zde markantní.
Návrh propojení východní a západní části tohoto území je z velké části založen na vyřešení dopravní situace. Nová dopravní situace počítá s propojením Místecké s mosty na Českobratrské ulici, ale také rozšíření silnice v místech mezi mosty na 2 a 2 pruhy, zároveň se snížením rychlosti v úseku mezi Frýdlantskými mosty a mimoúrovňovou křižovatkou Cihelní na 50km/h, ale také vytvoření bezpečného přemostění silnice. Další problém této lokality je nedostatek záchytných parkovišť pro sídliště a centrum města. Výslednou myšlenkou těchto vizí je vytvoření podzemního parkování podél ulice Místecké.

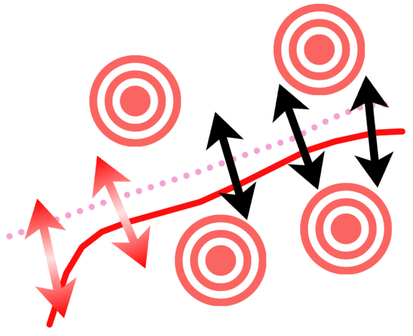
Jednalo by se o několik ploch, především v „brýlích Frýdlantských mostů, bývalém venkovním hřišti haly Tatran, částečně asanovaném bloku na ulici Nemocniční a dále pod mosty na Českobratrské ulici a sousedících bloků.
Tímto řešením by došlo k částečnému snížení zatížení lokality stacionární dopravou. Dalším bodem pro propojení těchto dvou městských částí je vytvoření bezpečného propojení mezi městskou nemocnicí Ostrava Fifejdy, halou Tatran a zastávkou Ostrava-Stodolní. Toto propojení je uvažováno jako vertikální struktura, která překoná bariéru silnice Místecké a železniční trati, díky vhodným terénním podmínkám v lokalitě. Vznikne krytá pasáž s čekárnou pro nové nádraží Ostrava – Stodolní. Objekt bude spojen s podzemními parkovišti v okolí. Myšlenka přijeď, zaparkuj a jdi do centra. Na místě bývalého zimního stadionu Josefa Kotase vznikne sportovní hřiště s návazností na Cingrovy sady a objekt soukromé střední školy na ulici Kounicova, kde dojde také k nadzemnímu propojení. Dalším bezpečným propojením bude vytvořená pasáž podél jižní strany mostů na Českobratrské, která propojí frekventovaný přestupní uzel s centrem města a opět možností pozemního parkování. Dále dotvoření městského bulváru Českobratrská, který bude spočívat v rozšíření stávajících chodníků a doplnění pruhu pro cyklisty. Dalším neméně důležitým úkolem je dostavba proluk v městské struktuře zkoumané lokality a její propojení s oběma částmi města.



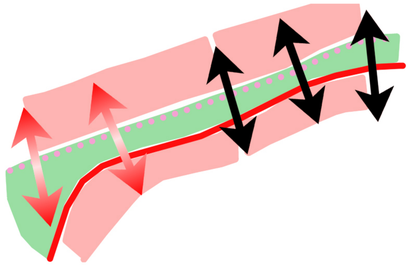
Na schématu vidíme dvě liniové stavby, železnici a silnici první třídy. Se čtyřmi body.



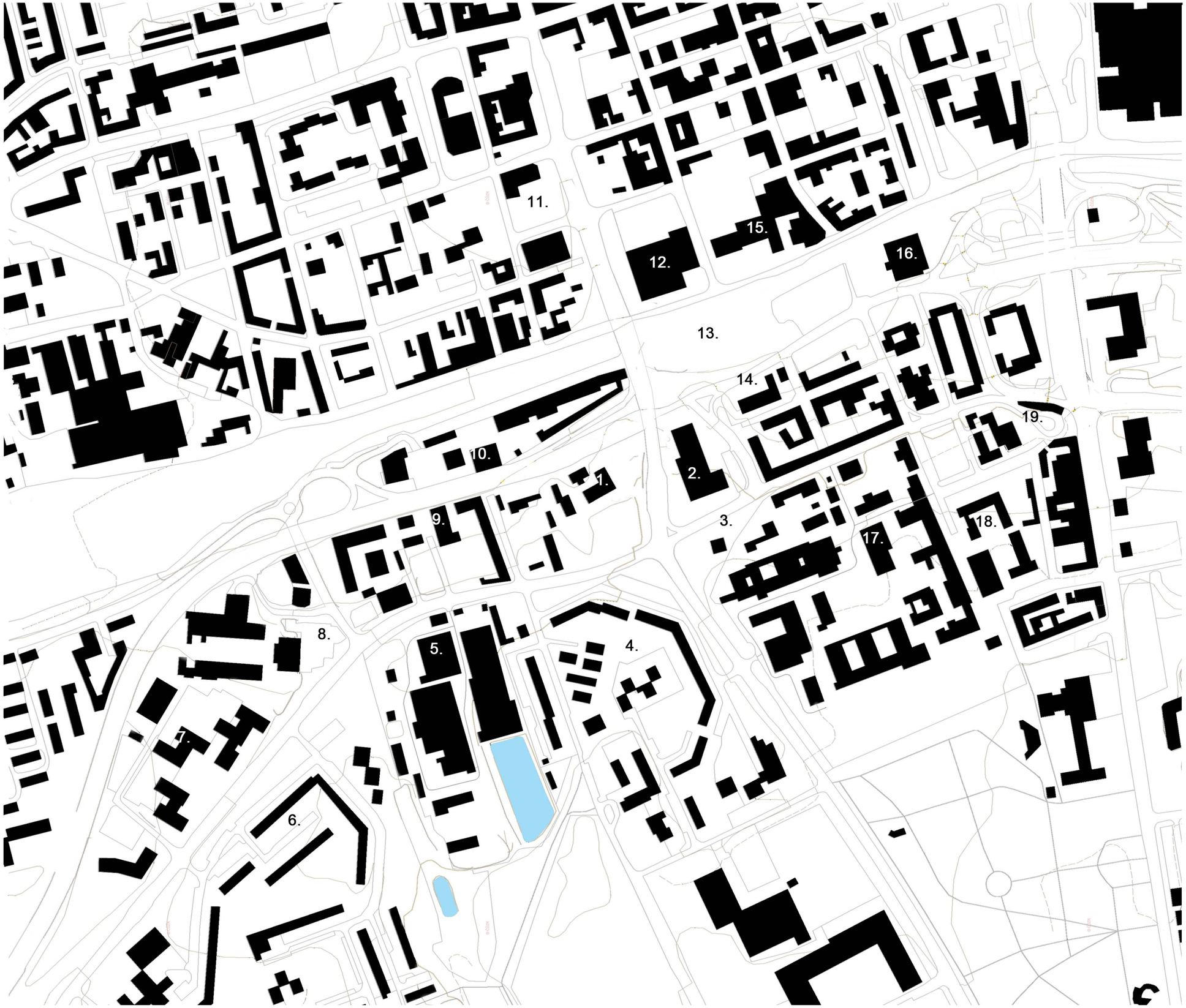
Černé šipky znázorňují stávající propojení v oblasti, které je nedostačující.



Doplnění propojení o další dvě.



S propojením souvisí, zvýšení zahuštění podél liniových staveb a vytvoření zelené rekreační plochy pro obyvatele města.

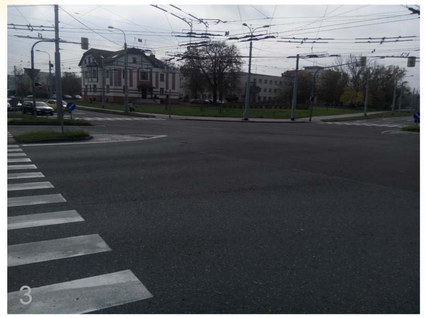


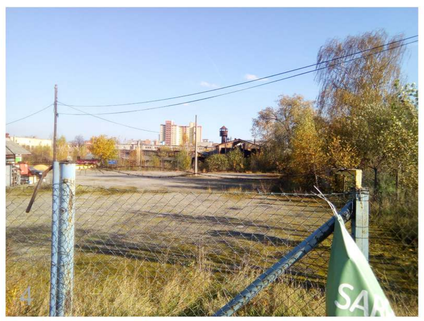
Legenda

1. Aréál bývalé truhlářské společnosti
2. Parní sladovna Strassmannova z roku 1894
3. Vila
4. Sídliště Fifejdy III z roku 1983
5. Areál Českého akciového pivovaru (Ostravar) z roku 1898
6. Sídliště Fifejdy II z roku 1978
7. Areál The Orchard z roku 2009
8. Areál autosalonů Heller
9. Pivovarská zahradní restaurace z roku 1898
10. Bývalá ředitelská vila společnosti Budoucnost
11. Polský dům z roku 1900
12. Bývalý Hobby market Bauhaus z roku 1996
13. Bývalý sportovní areál, dnes Cingrovy sady
14. Bývalá základní škola Kounicova
15. Areál Městských jatek z roku 1903
16. Více účelová hala Tatran z roku 1953
17. Areál Městské nemocnice Fifejdy

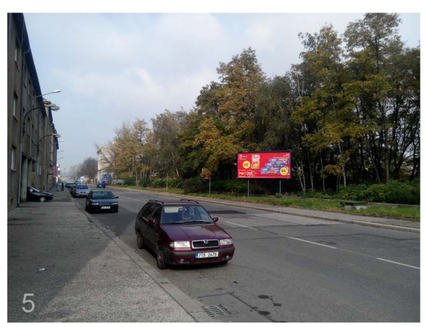
Měřítko 1:5 000

Popis oblasti

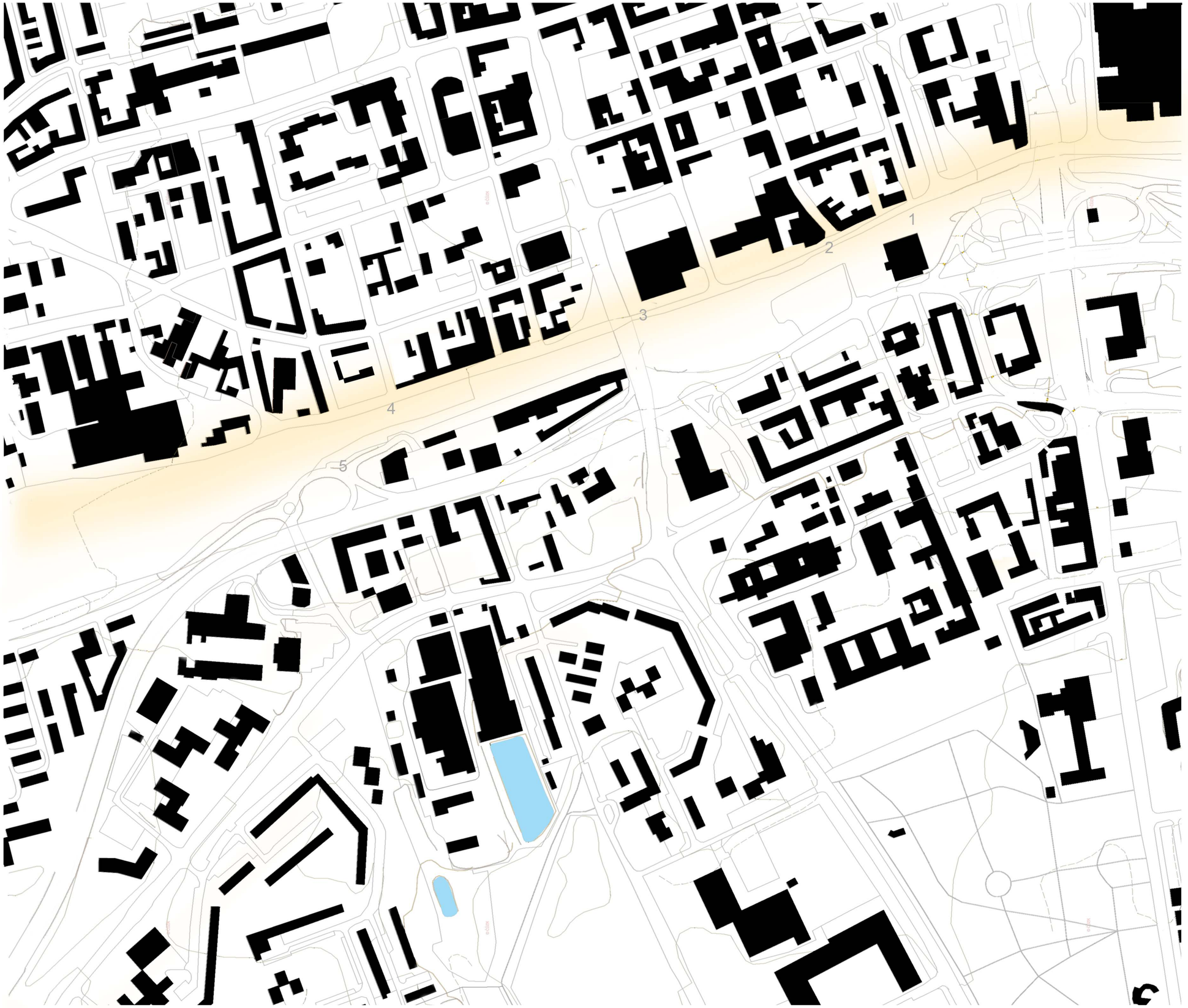




Fotodokumentace



Fotodokumentace



1

2

3

4

5

Legenda

Plán Moravské Ostravy pochází z roku 1929 a přezdívá se mu také Peroutkův plán.
Znázorňuje členění a funkce v Moravské Ostrtavě.
Řešená lokalita byla v této době rozčleněna pro rozšíření blokové výstavby, která se z části naplnila.

Měřítko 1:5 000

Plán Moravské Ostravy

Legenda

Letecké snímkování z přelomu 40. a 50. let nám ukazuje pohled na homogenní Moravskou Ostravu.
I přes válečné asanace si stále toto území zachovává v této době vysokou hustotu zastavitelnosti.

Měřítko 1:5 000

Letecké snímkování

Měřítko 1:5 000

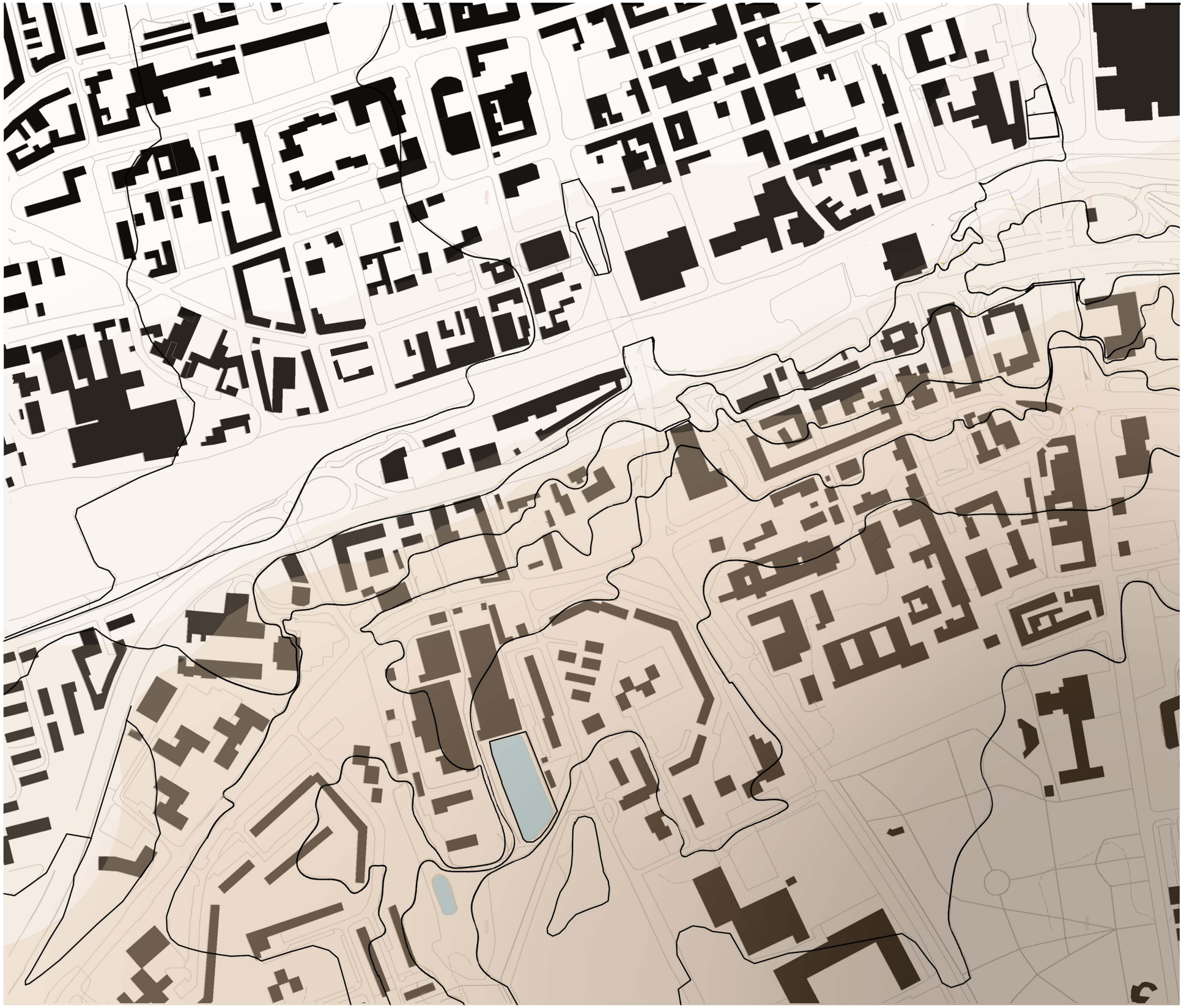
Ortofoto mapa

Legenda

- Bydlení
- Služby
- Práce
- Prázdné
- Ostatní

Měřítko 1:5 000

Funkce v oblasti



Legenda

- Stávající objekty
- Nejvyšší úroveň
- Nejnižší úroveň

Měřítko 1:5 000

Morfologie

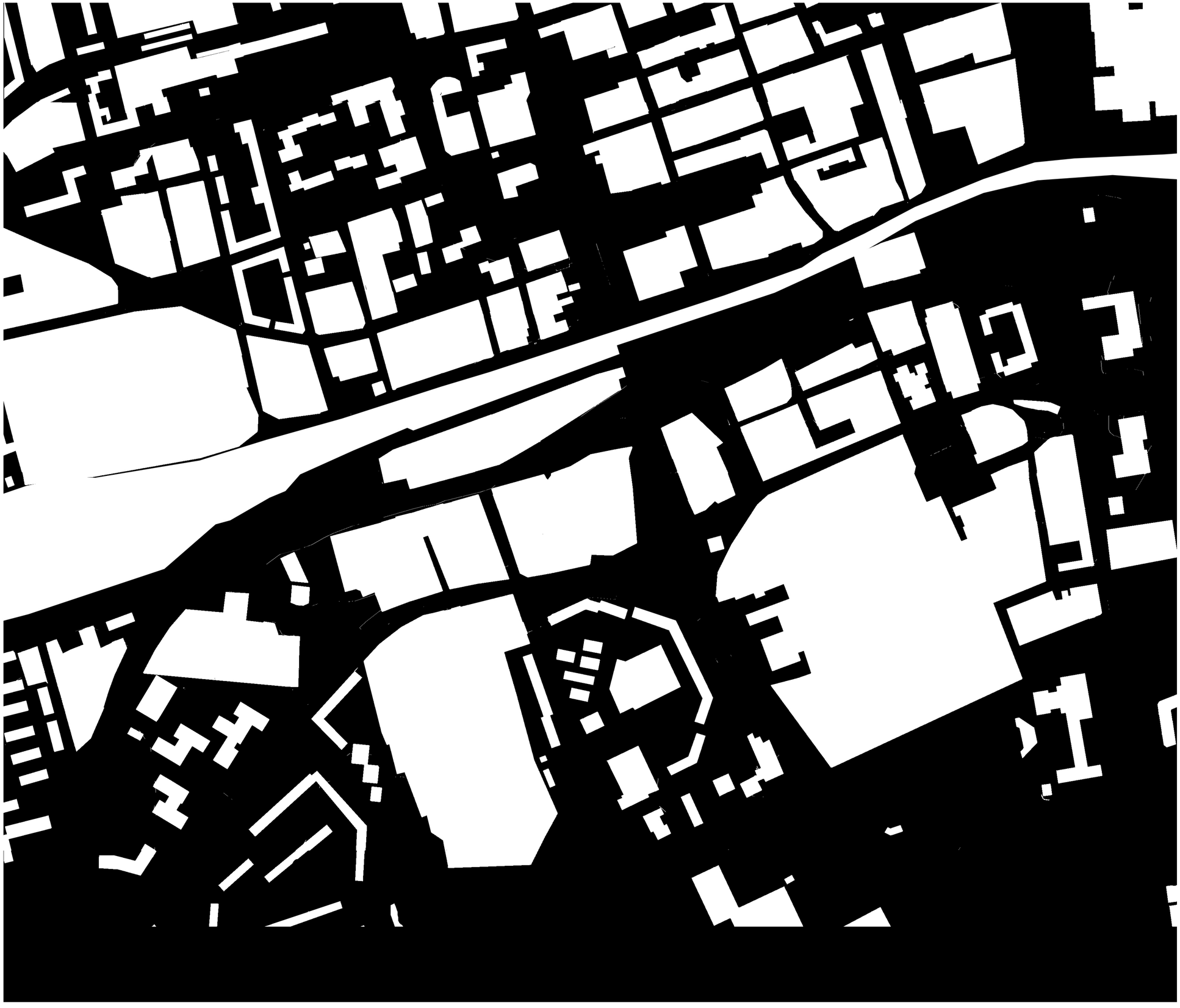
Legenda

Plný prostor

Prázdný prostor

Měřítko 1:5 000

Prázdno a plno



Legenda

Plný prostor
Prázdný prostor

Měřítko 1:5 000

Veřejné a soukromé

Legenda

- Stávající objekty
- Silnice
- Stávající pěší trasy
- Navrhované pěší trasy

Měřítko 1:5 000

Návrh pěších tras

Legenda

Stávající objekty

Demolované objekty

Měřítko 1:5 000

Demolice

Legenda

- Stávající objekty
- Navrhované objekty
- navrhované výškové objekty
- Vertikální struktura

1. Sad
2. Polyfunkce
3. Parkhaus
4. Hala Tatran
5. Nádraží
6. Cingrovy sady
7. Zázemí sportoviště
8. Sportovní hřiště
9. Občanská vybavenost
10. Alej
11. Zázemí parku
12. Hřiště
13. Alej
14. Park s železničními prvky
15. Vodárenská věž
16. Park
17. Občanská vybevenost
18. Náměstí republiky
19. Předprostor galerie Plato

Měřítko 1:5 000

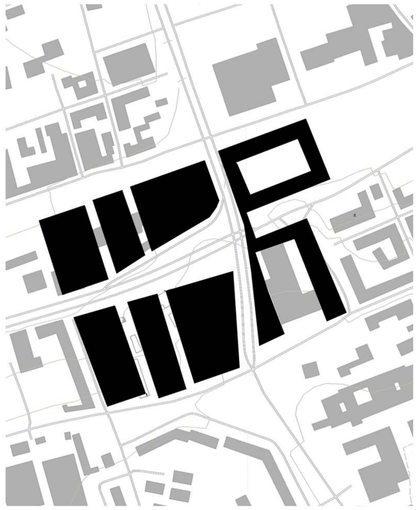
Návrh zástavby oblasti

Legenda

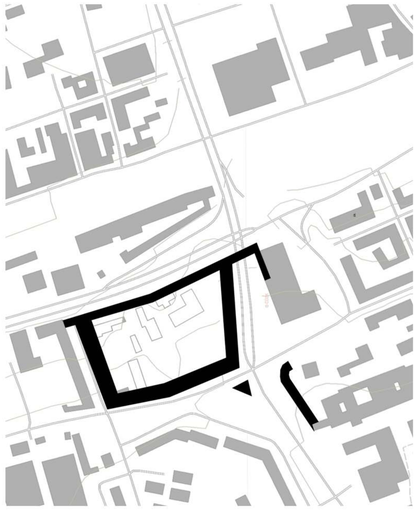
- Stávající objekty
- Navrhované objekty
- navrhované výškové objekty
- Vertikální struktura
- Řežená oblast

Měřítko 1:5 000

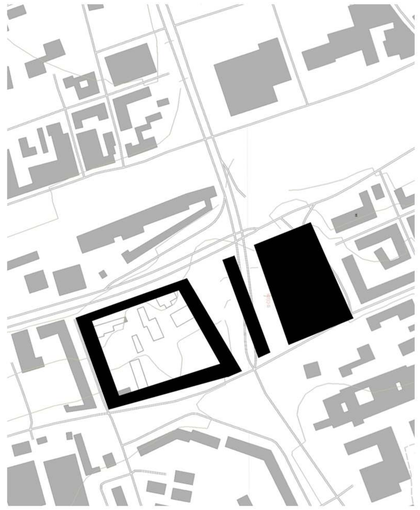
Návrh zástavby oblasti



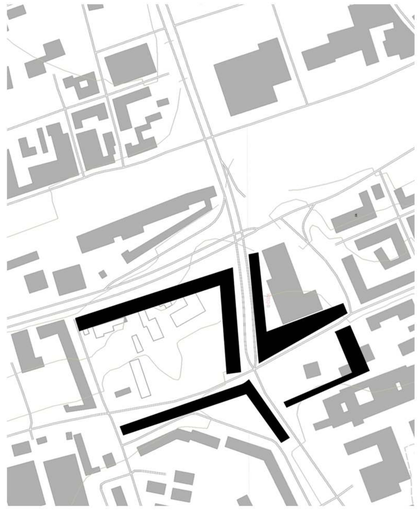
Varianta 1
Znázorňuje tradiční blokovou strukturu centra města, která přerůstá přes liniové stavby až k sídlišti, jedná se o ostrý přechod.



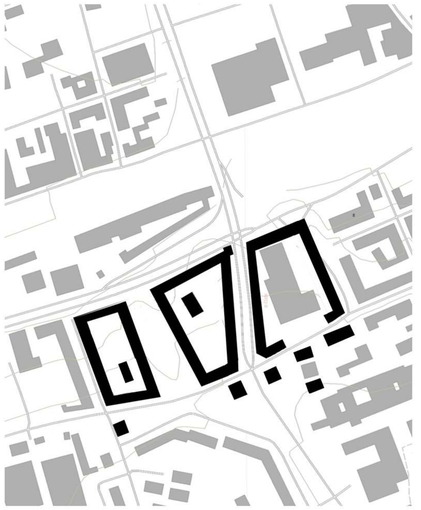
Varianta 2
Vytváří hradby vůči okolí a chrání vnitřní dvoranu před okolím. Tato varianta zdůrazňuje symbolickou bránu do města na ulici Českobratrské.



Varianta 3
Skládá se ze tří objektů, které vytváří původní osu ulice Hornorybniční. Zároveň tvoří nové bloky.

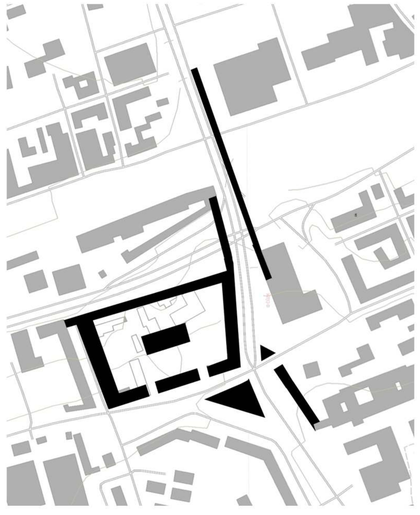


Varianta 4
Varianta podporuje odstínění od liniových staveb a vytváří velký veřejný prostor. Vytváří nároží křižovatky Českobratrské a Hornopolní.

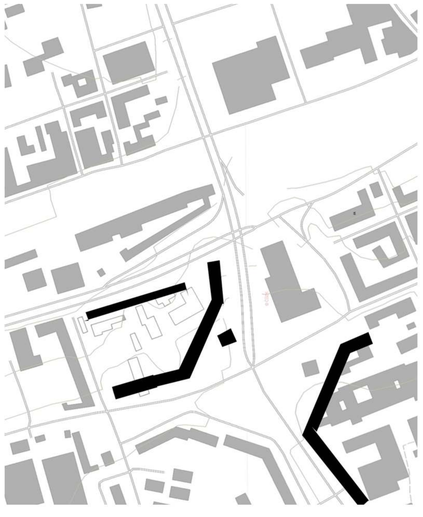


Varianta 5
Vytváří městské bloky a zdůrazňuje přechod centra a sídliště pomocí symbolických objektů. Je zde podpořen výhled na Novou radnici.

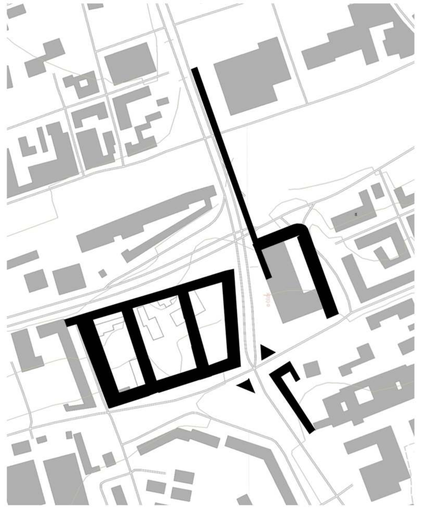
Varianta 6
Znázorňuje hranice nároží a zachovává původní zdevastovanou zástavbu.



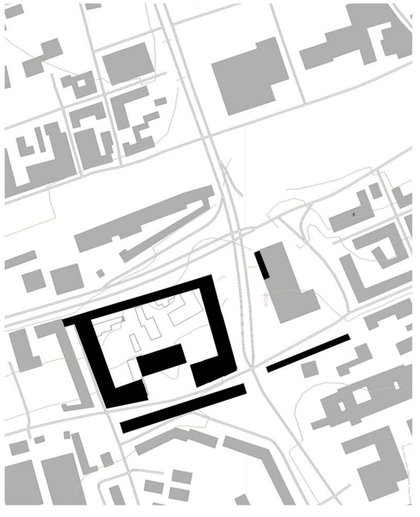
Varianta 7
Propojuje pomocí obchodní pasáže u mostu, dotváří hmotu sídlištš a vytváří poloveřejný prostor bloku.



Varianta 8
Hlavní myšlenkou bylo zdůraznit sladovnu a odstínit blok od okolní dopravy.



Varianta 9
Vzniká dotvoření původního bloku sladovny, zdůrazňuje se křižovatka a vytváří se velký blok se třemi dvory.



Varianta 10
Doplnění hmoty pomocé prahoúhlého bloku s odskočenou částí komunitního centra.

Měřítko detailu

Posledním měřítkem Ateliéru Architektury III je měřítko detailu. Náplní
tohoto tématu je především detailní řešení prostoru okolí křížení ulice Českobratrské, Hornopolní a Cihelní.
Cílem tohoto měřítka je obnovení homogenní Moravské Ostravy s kompaktní zástavbou. Tuto zástavbu si můžeme představit jako rušný městský bulvár s živým parterem. Zde se dá navázat na původní historickou stavební stopu, která je tady stále patrná.
Vizí tohoto místa bylo obnovení městského prostoru historické ulice a docílení tak potřebného zahuštění v tomto území. Vytvoření kvalitního rezidentního a sociálního bydlení, které v této lokalitě schází.
Markantní vzrůst dopravy během posledních 30ti let otevřel otázku parkování a dopravní omezenosti historického jádra. V řešeném území jsou navrženy záchytné parkovací komplexy u vstupů do města.
Podstatnou změnou je i úprava (napřímení) světelné křižovatky ulic Českobratrská a Cingrova, kde dojde k navrácení původní uliční, která byla rovnoběžná s uliční čárou dosud zachovaných objektů. Vytvoří se tak prostor pro možnou dostavbu u Strassmannovy sladovny a tím i cílené zahuštění lokality.

Řešený blok se nachází na křížení ulic Místecká, Českobratrská Hornopolní a Várenská. Toto území prodělalo za poslední století dramatické změny, od scelování ulic po zničení uličních čar až po devastaci díky dálničnímu průtahu. Pozemek si uchoval 4 vstupy dva z ulice Hornopolní a po jednom z ulic Sládkova a Místecká.

Pozemek je zajímavý stavebním vývojem v severní části jsou objekty stavěny v jednom převažujícím směru a v jižní části v druhém, je to do jisté míry způsobeno původní vlečkou do Strassmannovy sladovny. Původní severní osu dodržuje i zbytek zástavby v přilehlém bloku. Jižní osu dodržují objekty areálu Budoucnosti.

Výsledná varianta návrhu zachovává původní osy jižní a severní části, přechodové území je vyhraženo pohledové ose na Novou radnici, vzniká poloveřejný prostor, který zapojuje objekt do života města.

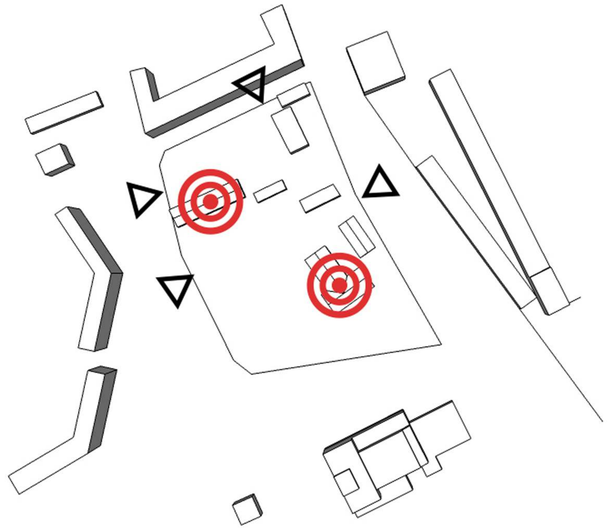
Dalším krokem bylo zpřístupnění dvorů. Jak je patrné na vedlejším sídlišti, plochy které jsou veřejně přístupné a patří všem a nikomu nikdo neudržuje a nestará se o ně, necítí za ně odpovědnost. Proto bylo příkročeno k variantě průchodů z poloveřejného prostoru do polosoukromého, kde skrz branky je regulován přístup do dvorů. Tím vzniká vztah k jejich udržbě a sounáležitosti, jako je tomu u bloku na sládkově ulici.

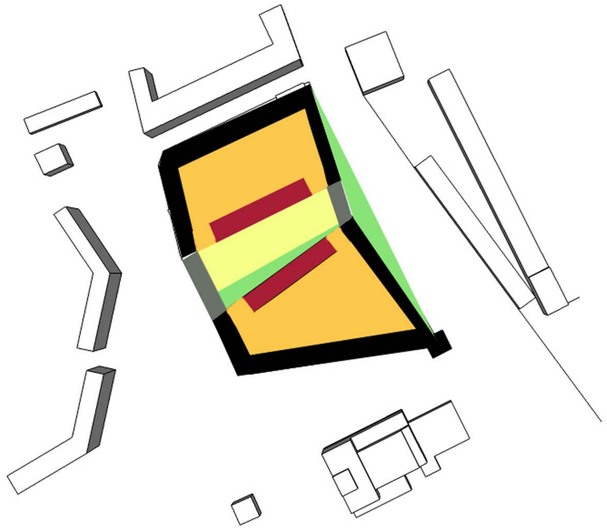
Neméně důležitým problémem byla vhodná poloha komunitních zázemí dvora, kde může být místo pro oslavy, schuze a jiné aktivity. Z hlediska bezpečnosti a akustiky byla zvolena varianta samostatně stojících pavilonů na místech původních objektů, jejichž technický stav byl nevyhovující.

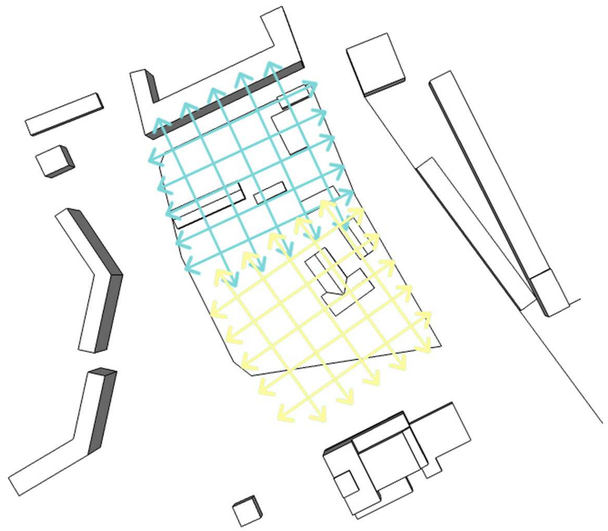
Celý blok je podsklepen dvěmi podlažími, které slouží jako zásemí objektů tak i jako parkoviště pro obyvatele bloku i s možností záchytného parkování.

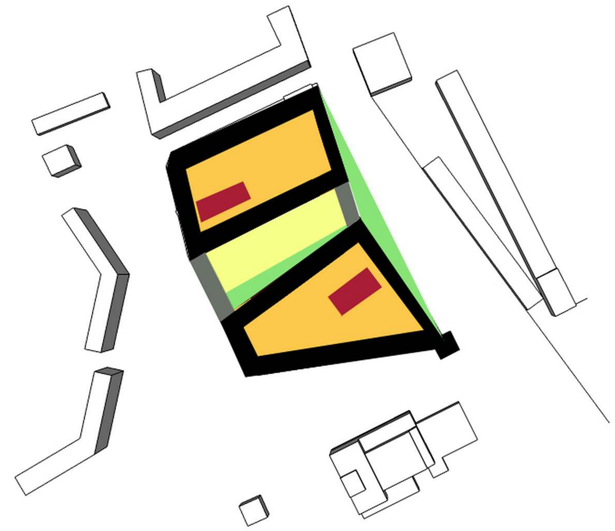
Objekt výškově nepřečnívá okolní zástavbu. Je tvořen pěti nadzemními podlažími, přičemž nároží ulic Českobratrské a Místecké je zdůrazněno věží, která má deset nadzemních podlaží a zdůrazňuje důležitost místa. Také řidiče navádí na záchytné parkoviště.

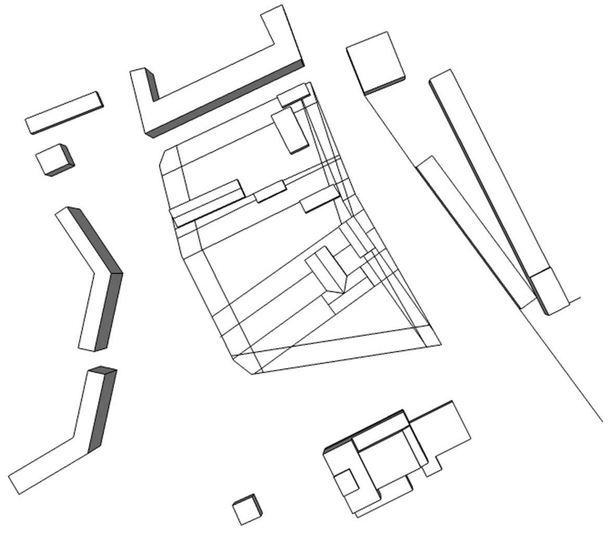
Objekt je doplněn dvoupodlažním obchodním parterem v jižní sekci a zvýšeným obytným parterem v severní sekci. Zbytek podlaží je určen pro bydlení v bytech o velikosti 3+kk a 4+kk. V sekci podél ulice Místecké je vytvořena pavlač, která odhlučňuje objekt od silnice a otvírá se na jihozápad s byty dispozice 1+kk a 2+kk. V sekci podél ulice Hornopolní bude vytvořeno několik bydů mezonetových pro zvýšení rozmanitosti.

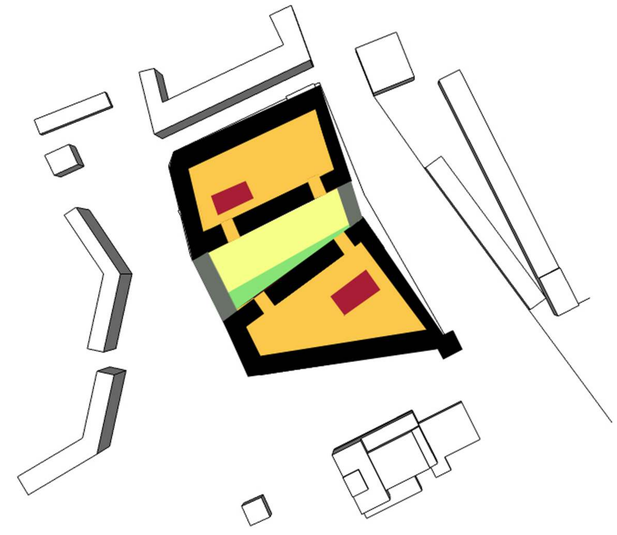












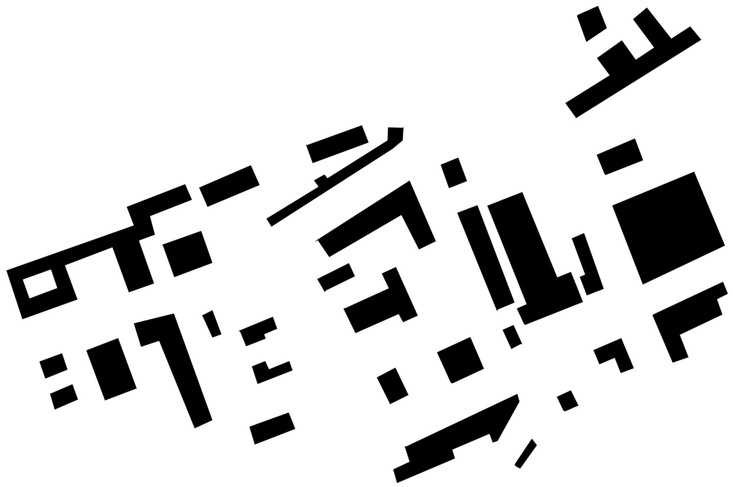
Lokalita prošla komplikovanou přestavbou během posledního století. Z počátku se jednalo o okrajovou část Moravské Ostrvavy, která sloužila pro průmyslové objekty a pivovarnictví.

Postupem času se zde rozšířila bytová zástavba a protáhly městské třídy, které pokračovaly dále směrem na Mariánské hory. Nacházelo se zde i kluziště a tenisový klub.

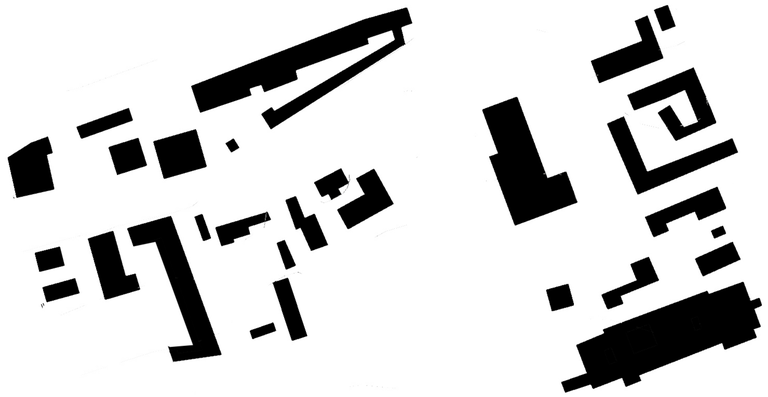
V období po 2. světové válce lokalita prošla velkými asanacemi, neboť zde dopadly bomby, ale také z důvodu rozšíření Místecké ulice a špatnému technickému stavu objektů. Ale rozšířilo se zde sportovní využití o haly Tatran a Kotasův zimní stadion.

V současnosti se zde nachází dalniční přivaděč, který území protíná a separuje ho. Sportovní význam se zde skoro vytratil, pivovarnictví také už není hlavním tématem lokality a ani průmysl. Objekty chátrají a jsou opuštěné.

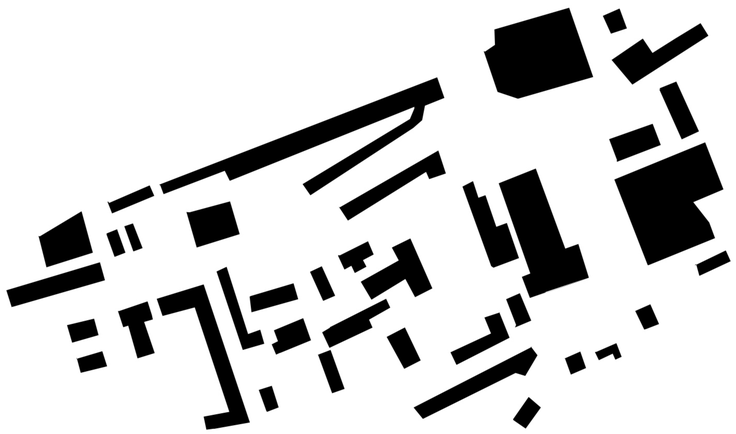
Návrh počítá s využitím původních objektů brownfieldu Budoucnost a využití prostorů staré sladovny. Doplňuje se zde to co tu nejcitelněji chybí a to rezidetní bydlení a volnočasové aktivity pro občany z centra tak ze sídliště. Návrh počítá s obnovením uličních prostor a vytvořením živých parterů.



Stav lokality v roce 1929. Patrná kompaktníé výstavba.



Současný stav lokality. Roztroušená zástavba,



Stav lokality v 50. letech, patrné asanace po 2. světové válce.

Navrhovaný stav lokality s doplněním pomocí akupunktury.
Dotvoření uličního prostoru.

Použitá literatura

BARCUCH, Antonín. Ostrava historická aneb jak žili naši předkové. Ostrava : Repronis, 2005. 80-7329-094-4.

BARTÁK, Jiří. *Podzemní stavitelství v České republice*. Praha: SATRA, 2007. ISBN 978-80-239-8568-9.

DULLA, Matúš. *Kapitoly z historie bydlení*. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2015. ISBN 978-80-01-05433-8.

FRAMPTON, Kenneth. Moderní architektura: kritické dějiny. Přeložil Pavel HALÍK, přeložil Petr KRATOCHVÍL. Praha: Academia, 2004. ISBN 80-200-1261-3.

GEHL, Jan. *Města pro lidi*. České vyd. Přeložil Karel BLAŽEK, přeložil Bronislava BLAŽKOVÁ. Brno: Nadace Partnerství, c2012. ISBN 978-80-260-2080-6.

GEHL, Jan a Lars GEMZOE. *Nové městské prostory*. Přeložil Blanka KIRSTEINOVÁ, přeložil Petr HURNÍK. Šlapanice: ERA, c2002. ISBN 80-86517-09-8.

HAVRLANT, Miroslav. *Dějiny Ostravy: vydáno k 700. výročí založení města*. Ostrava: Profil, 1967.

HNILIČKA, Pavel. *Sídelní kaše: otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů*. 2., dopl. vyd. Brno: Host, 2012. ISBN 978-80-7294-592-4.

HRŮZA, Jiří a Josef ZAJÍC. *Vývoj urbanismu*. 1. díl. Vyd. 2. Praha: Vydavatelství ČVUT, 2002. ISBN 80-01-02551-9.

JACOBS, Jane. Smrt a život amerických velkoměst. 2. aktualiz. a dopl. vyd. Přeložil Jana SOLPEROVÁ. Dolní Kounice: MOX NOX, c2013. ISBN 978-80-905064-4-2.

KLOUDA, Karel. *Rizika podzemních staveb: a něco málo víc.* V Ostravě: Sdružení požárního a bezpečnostního inženýrství, 2010. ISBN 978-80-86111-10-0.

Kolektiv. Nová radnice osmdesátiketá. Ostrava : Statutární město Ostrava, 2010. -.

KOMÁREK, Stanislav. Příroda a kultura: svět jevů a svět interpretací. Vyd. 2. /. Praha: Academia, 2008. ISBN 978-80-200-1582-2.

KORBELÁŘOVÁ, Irena. *Ostrava 1880-1939*. Třinec: Wart, c2000. ISBN 80-238-5949-8.

KOTAS, Patrik. *Dopravní systémy a stavby*. Vyd. 2. V Praze: Nakladatelství ČVUT, 2007. ISBN 978-80-01-03602-0.

KUČA, Karel. *Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. IV. díl, Ml-Pan. Praha: Libri, 2000. ISBN 80-85983-16-8.

LIPUS, Radovan. Scénologie Ostravy. V Praze: Kant - Karel Kerlický pro AMU, 2006. ISBN 80-86970-11-6.

LYNCH, Kevin. *Obraz města: The image of the city*. Praha: Polygon, 2004. ISBN 80-7273-094-0.

NORBERG-SCHULZ, Christian. *Genius loci: K fenomenologii architektury*. 1. vyd. Praha: Odeon, 1994. ISBN 8020702415.

OCHRANA, František. *Metodologie vědy: úvod do problému*. V Praze: Karolinum, 2009. ISBN 978-80-246-1609-4.

O smyslu a interpretaci architektury: sborník textů zahraničních autorů. Přeložil Petr KRATOCHVÍL. V Praze: Vysoká škola uměleckoprůmyslová, 2005. ISBN 80-86863-04-2.

SITTE, Camillo. *Stavba měst podle uměleckých zásad*. 2. české vyd. Přeložil Vladimír BURIÁNEK. Brno: ÚÚR, 2012. ISBN 978-80-87318-21-8.

STRAKOŠ, Martin. Průvodce architekturou Ostravy. V Ostravě: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště, 2009. ISBN 978-80-85034-54-7.

ŠTÍPEK, Jan, Jan PAROUBEK a Angelos PAPADOPOULOS. *Nauka o stavbách: administrativní budovy*. V Praze: České vysoké učení technické, 2008. ISBN 978-80-01-04150-5.

ŠTÍPEK, Jan a Jan PAROUBEK. Stavby pro bydlení. Vyd. 2. přeprac. V Praze: Nakladatelství ČVUT, 2006. ISBN 80-01-03441-0.

VYBÍRAL, Jindřich. Zrození velkoměsta: architektura v obraze Moravské Ostravy 1890-1938. Vyd. 3., upr. Brno: ERA, 2003. ISBN 80-86517-94-2

ZUMTHOR, Peter. Promýšlet architekturu. 2. dopl. vyd. Přeložil Magdalena ŠTULCOVÁ. Zlín: Archa, 2013. ISBN 978-80-87545-24-9.

Elektronické zdroje:

AHMAD RADMANESH, Ahmad. Doprava budoucnosti přinese vozidla bez řidiče. In: *DPS Elektronika od A do Z* [online]. -: -, 2014, 6/2014 [cit. 2017-12-08]. Dostupné z: http://www.dps-az.cz/zajimavosti/id:8275/doprava-budoucnosti-prinese-vozidla-bez-ridice

BARTÁK, Jiří. Podzemní urbanismus - řešení problematiky městské infrastruktury. In: *Časopis stavebnictví* [online]. Praha: -, 2007, květen 2007 [cit. 2017-11-28]. Dostupné z: https://www.casopisstavebnictvi.cz/podzemni-urbanismus-reseni-problematiky-mestske-infrastruktury_N197

BYDLENÍ V ČESKÉ REPUBLICE V ČÍSLECH [online]. 2016. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2016 [cit. 2018-01-16]. ISBN ISBN 978-80-7538-109-5. Dostupné z: https://www.mmr.cz/getmedia/c7b6b3b8-267c-4a90-bd3c-07187f5d77cd/Bydleni-v-Ceske-republice-v-cislech-(zari-2016),-web.pdf

BYDLENÍ V ČESKÉ REPUBLICE V ČÍSLECH [online]. 2016. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2016 [cit. 2018-01-16]. ISBN ISBN 978-80-7538-109-5. Dostupné z: https://www.mmr.cz/getmedia/c7b6b3b8-267c-4a90-bd3c-07187f5d77cd/Bydleni-v-Ceske-republice-v-cislech-(zari-2016),-web.pdf

Dopravní, prostorové a funkční vazby. In: *Ostrava* [online]. Ostrava: OVANET, 2014, 14.05.2014 [cit. 2017-12-28]. Dostupné z: https://moap.ostrava.cz/cs/informacni-rozcestnik/fifejdy-ii/dopravni-prostorove-a-funkcni-vazby

GROHMANN, Jan. Tram-Train: hybrid tramvaje a vlaku. *Hybrid* [online]. -: -, 2014, 12 Únor 2014 [cit. 2017-12-08]. Dostupné z: http://www.hybrid.cz/tram-train-krizenec-mezi-tramvaji-vlakem

HALDA, Tomáš. Naděje i strach indického slumu. *Nový prostor* [online]. -: -, - [cit. 2017-12-28]. Dostupné z: http://novyprostor.cz/clanky/419/nadeje-i-strach-indickeho-slumu

Historie MHD v Ostravě. In: DPO [online]. Ostrava: -, -, - [cit. 2017-12-08]. Dostupné z: https://www.dpo.cz/historie-mhd.html?showall=&start=1

Historický vývoj sídliště. In: Ostrava [online]. Ostrava: OVANET, 2014, 14.05.2014 [cit. 2017-12-28]. Dostupné z: https://moap.ostrava.cz/cs/informacni-rozcestnik/fifejdy-ii/historicky-vyvoj-sidliste

OBORILOVÁ, Hana. O Ostravě. *Ostrava* [online]. Ostrava: OVANET, 2016, 12.11.2016 [cit. 2017-12-28]. Dostupné z: https://www.ostrava.cz/cs/o-meste

Ostrava. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2018, 6. 2. 2018 [cit. 2018-01-16]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Ostrava

Ostrava, statutární město v okrese Ostrava-město - Města a obce [online]. -: -, - [cit. 2017-12-28]. Dostupné z: http://www.kurzy.cz/obec/ostrava/

Ostravský uličník. *Mapomol* [online]. -: -, - [cit. 2017-12-28]. Dostupné z: http://mapomol.cz/Ulice0000/0085.html

Podzemní urbanismus. *Katedra geotechniky* [online]. -: -, 2013, 2013 [cit. 2017-11-28]. Dostupné z: http://departments.fsv.cvut.cz/k135/cms/?page_id=417

POPELOVÁ, Lenka. Obraz města - sociální rozměr ve stěžejním díle Kevina Lynche Více zde: https://lenkapopelova.webnode.cz/news/obraz-mesta-socialni-rozmer-ve-stezejnim-dile-kevina-lynche1/. In: *Lenka Popelová* [online]. -: -, 2012, 13.07.2012 [cit. 2017-11-28]. Dostupné z: http://lenkapopelova.webnode.cz/news/obraz-mesta-socialni-rozmer-ve-stezejnim-dile-kevina-lynche1/

Projekty vlakotramvají na Ostravsku. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2016, 1. 10. 2016 [cit. 2018-01-16]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Projekty_vlakotramvaj%C3%AD_na_Ostravsku

Vlakotramvaj. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2018, 7. 1. 2018 [cit. 2018-01-16]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Vlakotramvaj

Vozovna Moravská Ostrava. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2018, 17. 1. 2018 [cit. 2018-01-20]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Vozovna_Moravsk%C3%A1_Ostrava

Zeleň. In: *Ostrava* [online]. Ostrava: OVANET, 2014, 14.05.2014 [cit. 2017-12-28]. Dostupné z: https://moap.ostrava.cz/cs/informacni-rozcestnik/fifejdy-ii/zelen

Citace:

1 Analýza a syntéza. [online]. - [cit. 2017-12-01]. Dostupné z: http://nb.vse.cz/kfil/win/atlas1/analyza.htm

2 Doprava budoucnosti? Auta, která komunikují mezi sebou i autonomní vozidla. In: *Rozhlas* [online]. Praha: -, 2016, 9. března 2016 [cit. 2017-12-08]. Dostupné z: http://www.rozhlas.cz/leonardo/dnes/_zprava/doprava-budoucnosti-auta-ktera-komunikuji-mezi-sebou-i-autonomni-vozidla--1592077

3 Budoucnost aut na benzin a naftu se krátí. Vlády navrhují rok 2025 jako konec jejich výroby. In: *Radiozurnal* [online]. Praha: -, 2017, 22. srpna 2017 [cit. 2017-12-08]. Dostupné z: http://www.rozhlas.cz/radiozurnal/zajimavosti/_zprava/budoucnost-aut-na-benzin-a-naftu-se-krati-vlady-navrhuji-rok-2025-jako-konec-jejich-vyroby--1749481

4 Dvouletý hospodářský plán,. *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2017, 22. srpna 2017 [cit. 2017-12-08]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Dvouletý_hospodářský_plán

5 *Český statistický úřad* [online]. Praha: -, 2011 [cit. 2017-12-28]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/10180/20567025/104035-12k01.pdf/91f72d10-2f63-484b-991d-89a1d8135758?version=1.0

6 Lidé se stěhují hlavně v rámci stejného okresu. In: *Český statistický úřad* [online]. -: -, 2017, 15. března 2017 [cit. 2017-12-28]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/lide-se-stehuji-hlavne-v-ramci-stejneho-okresu

7 Lidé se stěhují z velkých měst do okolních okresů. In: *Český statistický úřad* [online]. -: -, 2016, 29. dubna 2016 [cit. 2017-12-28]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/lide-se-stehuji-z-velkych-mest-do-okolnich-okresu-mi9qlvhudm

8 JACOBS, Jane. *Smrt a život amerických velkoměst*. 2. aktualiz. a dopl. vyd. Přeložil Jana SOLPEROVÁ. Dolní Kounice: MOX NOX, c2013. ISBN 978-80-905064-4-2.s. 350

9 HNILIČKA, Pavel. *Sídelní kaše: otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů*. 2., dopl. vyd. Brno: Host, 2012. ISBN 978-80-7294-592-4.

10 SITTE, Camillo. *Stavba měst podle uměleckých zásad*. 2. české vyd. Přeložil Vladimír BURIÁNEK. Brno: ÚÚR, 2012. ISBN 978-80-87318-21-8. s. 13

Seznam obrázků

Obrázek 1 Moravská Ostrava II....4
Obrázek 2 Lokalizace Moravské Ostravy....4
Obrázek 3 Ostravský znak a vlajka....4
Obrázek 4 Pohled na železnici....5
Obrázek 5 Nadchod přes železnici....5
Obrázek 6 Pohled na ulici Místeckou....5
Obrázek 10 Lokálka do Klimkovic....6
Obrázek 11 Parní tramvaj na ulici 28. října....6
Obrázek 12 Bývalé seřazovací nádraží....6
Obrázek 14 Parní tramvaj v centru Ostravy....7
Obrázek 15 Staré důlní dílo....8
Obrázek 16 Ostravské podzemí....8
Obrázek 17 Podchodní pasáž Frýdlantských mostů....8
Obrázek 18 Zbytky historického sklepení Kunčického zámku....9
Obrázek 19 Situační plán Moravské Ostravy z roku 1833....10
Obrázek 20 Situační plán Moravské Ostravy z roku 1750....10
Obrázek 21Veduta města z roku 1728....10
Obrázek 22 Pohled na koksovnu Karolina....10
Obrázek 23 Mapa Těšínska z 70. lrz 17. století....10
Obrázek 24 Situační plán Moravské Ostravy z roku 1800....10
Obrázek 25 Ostrava po bombardování za 2. s.v.....11
Obrázek 26 Divadlo Antonína Dvořáka....10
Obrázek 27 Plán přestavby Moravské Ostravy z 70. let 20. století....11
Obrázek 28 Pohled na Vítkovice....11
Obrázek 29 Náměstí Tomáše G. Masaryka....11
Obrázek 30 Katedrála Božského Spasitele....11
Obrázek 31 Textilia Ostravica....13
Obrázek 32 Slezskoostravský hrad 1. pol. 20. století....12
Obrázek 33 Náměstí Tomáše G. Masaryka....12
Obrázek 34 Ostravské Lauby 20. léta 20. století....13
Obrázek 36 Schodišťový dům....15
Obrázek 37 Chodbový dům....15
Obrázek 38 Mezonetový byt....15
Obrázek 39 Pavlačový dům....15
Obrázek 40 Bodový dům....16
Obrázek 41 Věžový a deskový dům....16
Obrázek 42Strukturální dům....16
Obrázek 43 Polyfunkční dům....16
Obrázek 44 Terasový dům....16
Obrázek 45 Bydlení v pravěku....17
Obrázek 48 typ G40....18
Obrázek 49 Typ G57....18
Obrázek 50 Typ T06B....18
Obrázek 51 Typ T08B....18
Obrázek 52 Typ VM-OS....18
Obrázek 53 OP 1.13....18
Obrázek 54 Důsledky vylidňování měst....18
Obrázek 55 Vybydlené domy v centrech měst....19
Obrázek 56 Výškové úrovně a kontakt s okolím....21
Obrázek 57 12 bodů pro kvalitní městský prostor....21
Obrázek 58 Princip živého města....21
Obrázek 60 Strassmannova sladovna....22
Obrázek 61 Dnešní stav ředitelské vily....22
Obrázek 62 Most přes železnici....22
Obrázek 63 Pohled na začátek Cihelní ulice....22
Obrázek 64 Výstavba Kotasova stadionu....22
Obrázek 65 Ředitelství společnosti Budoucnost....22
Obrázek 66 Pivovar Ostravar....23
Obrázek 67 Pohled na okolí haly Tatran....23
Obrázek 68 Pivovarská restaurace....23
Obrázek 69 Zimní hřiště (Kotasům stadion)....23
Obrázek 70 Městské domy u náměstí Republiky....23
Obrázek 71 Hospoda u Slunce (Cingrova ulice)....23
Obrázek 72 Konec dnešní Českobratrské ulice v pozadí městské domy u sladovny....24
Obrázek 73 Prostor okolo sídliště Fifejdy III....24
Obrázek 74 Křižovatka Českobratrské a Cihelní....24
Obrázek 75 Nemocnice Fifejdy....24
Obrázek 76 Cirkus Beskyd (frýdlantské mosty)....24

Zdroje obrázků

Archív autora

Skupina Nezapomenutá Ostrava

GEHL, Jan. *Města pro lidi*. České vyd. Přeložil Karel BLAŽEK, přeložil Bronislava BLAŽKOVÁ. Brno: Nadace Partnerství, c2012. ISBN 978-80-260-2080-6.

Seznam tabulek

Tabulka 1 Zahraniční migrace,....19
Tabulka 2 Typy domácností....20
Tabulka 3 Průměrná obytná plocha bytu....20
Tabulka 4 typ právního typu vlastnění....20
Tabulka 5 Vývoj urbanizace....21

Zdroje tabulek

Tabulka 1

Zahraniční migrace [online]. In: *Český statistický úřad,* Migrace 2011. -: -, 2011, 2011 [cit. 2018-02-14]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/10180/20567025/104035-12k01.pdf/91f72d10-2f63-484b-991d-89a1d8135758?version=1.0

Tabulka 2

Typy domácností [online]. In: *Český statistický úřad,* Přistěhovali a vystěhovalí podle krajů. -: -, 2017, 2017 [cit. 2018-02-14]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/10180/46014042/33010117q2d11.pdf/71704138-76d2-46f6-88ec-c496b3bbf0e6?version=1.2

Tabulka 3

Průměrná obytná plocha bytu [online]. In: *Český statistický úřad,* Přistěhovali a vystěhovalí podle krajů. -: -, 2017, 2017 [cit. 2018-02-14]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/10180/46014042/33010117q2d11.pdf/71704138-76d2-46f6-88ec-c496b3bbf0e6?version=1.2

Tabulka 4

Typ právního typu vlastnění [online]. In: *Český statistický úřad,* Přistěhovali a vystěhovalí podle krajů. -: -, 2017, 2017 [cit. 2018-02-14]. Dostupné z: https://www.czso.cz/documents/10180/46014042/33010117q2d11.pdf/71704138-76d2-46f6-88ec-c496b3bbf0e6?version=1.2

Tabulka 5

GEHL, Jan. Vývoj urbanizace [kniha],In: GEHL, Jan. Města pro lidi. České vyd. Přeložil Karel BLAŽEK, přeložil Bronislava BLAŽKOVÁ. Brno: Nadace Partnerství, c2012. ISBN 978-80-260-2080-6.